





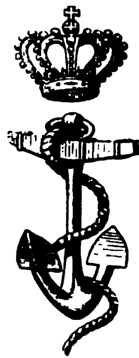
MARINEBLAD.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN

DER

MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN:

J. ALBARDA, J. J. RAMBONNET, A. MERKUS, O. VAN LENNEP,
G. FAASSEN, T. J. CREYGHTON, J. P. GUÉPIN, *Secretaris.*

VEERTIENDE JAARGANG 1899–1900.

HELDER. — C. DE BOER JR.
1900.

INHOUD.

Blz.

KORTE MEDEDEELINGEN.

Naamlijst van geabonneerden *) op het Marineblad

OP 1 MAART 1900.

B. BRUTEL DE LA RIVIÈRE, Kapt.-Luit. ter zee.
P. S. R. WOLTERBEEK, Kapitein-Luitenant ter zee.
M. VAN NASSAU, luitenant ter zee 1e kl.
W. T. VAN VLOTEN, luitenant ter zee 1e kl.
J. W. VAN AALST, luitenant ter zee 1e kl.
W. CORNELIS, luitenant ter zee 1e kl.
E. W. PFEIFFER, luitenant ter zee 1e kl.
R. PEAUX, luitenant ter zee 2e kl.
H. S. SUERMONDT, luitenant ter zee 2e kl.
K. VAN ANDEL, luitenant ter zee 2e kl.
J. C. F. HOOYKAAS, adelborst 1e kl.
A. D. MULLER, luitenant ter zee 2e kl.
HAITSMA MULIER, adelborst 2e kl.
M. J. VERLOOP, adelborst 2e kl.
C. RÜHL, adelborst 2e kl.
J. HERINGA JR., adelborst 2e kl.
R. H. WIJMANS, adelborst 2e kl.
J. BOSMA JR., adelborst 2e kl.
A. VAN DER LAAN, adelborst 3e kl.
H. WILLEMS, 2e Luit. der Mariniers.
H. L. VAN DEN BRIEL, adelborst 1e kl. M.-R.
A. W. PULLE, officier van gezondheid 1e kl.
H. VAN SUYLEKOM, machinist 1e kl.
P. J. VAN DER MAAT, korporaal-konstabel.
H. BALFOORT, korporaal-stuurman.
C. MEYBOOM, gep. Kapitein-Luit. ter zee.
A. H. VAN DE POL, gep. generaal-majoor der infanterie.
J. F. LATER, 1e luitenant der infanterie.
L. D. P. OPTENNOORDT, oud-luitenant ter zee.
J. L. HANEWINCKEL, oud-luitenant ter zee.

---

*) Ook de leden der Marine-Vereeniging en de geabonneerden op de Verslagen daarvan ontvangen het Marineblad. De naamlijst van hen wordt jaarlijks in het eerste Verslag der Marine-Vereeniging opgenomen.

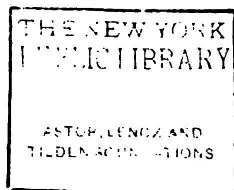
J. M. Phaff, oud-luitenant ter zee.
F. W. Planten, oud-luitenant ter zee.
H. W. de Joncheere, oud-luitenant ter zee.
A. E. Zimmerman, oud-luitenant ter zee.
Mr. G. J. Goekoop. den Haag.
K. L. Reepmaker, Aardenburg.
B. J. Swart, Commies, Dep. van Marine, Batavia.
M. G. de Gelder, Ingenieur, Kinderdijk.
A. Visser, magazijnmeester van het marine-buskruitmagazijn, Kertosono (Java).
Van Straalen, Monsieur & Erkelens, Wijnhandel, Rotterdam.
J. van Wachem, depôtchef Staatsspoorwegen, Tjandjoer (Java).
F. H. Evers, Haarlem.
A. E. Piper, Londen.
The Keeper of Printing and Stationary Admiralty, Londen.
Freiherr Von Grancy, Kaiserl. Lieutnant z. See, Kiel.
Marine Machinisten-Club, Willemsoord.
Nieuwe Litéraire Societeit, den Haag.
Bibliotheek 4e Regiment der Vesting-Artillerie, Utrecht.
J. C. de Buisonjé & Zoon, boekhandel, Helder. (14 ex.).
Gebroeders van Cleef, boekhandel, den Haag. (5 ex.).
Schalekamp, Van de Grampel & Bakker, boekhandel, Amsterdam. (3 ex.).
H. A. Kramers & Zoon, boekhandel, Rotterdam. (3 ex.)
Johan G. Stemler Cz., boekhandel, Amsterdam.
W. P. van Stockum & Zoon, boekhandel, den Haag. (3 ex.).
J. G. van Terveen & Zoon, boekhandel, Utrecht.
D. Moerman, boekhandel, Brielle.
M. J. Couvée, boekhandel, Delft.
Martinus Nijhoff, boekhandel, den Haag.
H. N. Mul, boekhandel, Haarlem.
G. D. Bom H.Gz., boekhandel, Amsterdam.
Nijgh & Van Ditmar, boekhandel, Rotterdam.
J. H. & G. van Heteren, boekhandel, Amsterdam. (4 ex.).
J. Cikot, boekhandel, den Haag.
Johannes Müller, boekhandel, Amsterdam.
A. J. Maas, boekhandel, Helder. (14 ex.).
P. Spruit Jr., boekhandel, Helder.
G. Jurling, boekhandel, Kampen. (2 ex.).
Seyffardt's boekhandel, Amsterdam.
H. van Doesburgh, boekhandel, Leiden.
Stenfert, Kroese & van der Sande, boekhandel, Arnhem.
M. van der Beek, boekhandel, den Haag.
Van Steeden's boekhandel, Hellevoetsluis.
Redactie van „Het Vaderland".

Exemplaren, in ruil met couranten, tijdschriften en verslagen.

Koninklijk Instituut voor Ingenieurs. Vakafdeeling voor Werktuig- en Scheepsbouw.
„De Zee."
„De Ingenieur."
„De Landsverdediging."
„Nieuwe Rotterdamsche Courant."
„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens." Pola.
„Deutsche Heeres Zeitung." Berlin.
„Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten." Dresden.
Direction der „Seewarte." Hamburg.
Journal de la Marine, „le Yacht." Paris.
„La Marine Française." Paris.
„Army and Navy Journal." New-York.
„Office of Naval Intelligence." Washington.
„Revista General de Marina." Madrid.
„l'Observatore Navale." Palermo.

Present-Exemplaren.

Marine-Club, Helder.
Bibliotheek 2e Kamer der Staten-Generaal.
Vereeniging ter beoefening der Krijgswetenschap, den Haag.
Firma R. S. STOKVIS (vertegenwoordiger SCHNEIDER & Co.), Rotterdam, 2 exempl.
FRIEDRICH KRUPP, Essen.



AANDEEL DER MARINE IN DE PEDIR-EXPEDITIE EN DE KRIJGSVERRICHTINGEN TER WESTKUST VAN ATJEH.

MEI—NOVEMBER 1898.

Reeds geruimen tijd voor den aanvang der Pedir-expeditie liep het gerucht, dat ook een marine-landingsdivisie aan de operatiën zou deelnemen. Wie zouden de gelukkigen zijn, die nu een meer werkzaam aandeel gingen nemen aan den strijd, dan de marine in den regel kan worden toebedeeld?

Ieder zal zich de vreugde en het enthousiasme van officieren en manschappen der respectieve landingsdivisiën kunnen voorstellen, toen bekend werd, dat Hr. Ms. „Atjeh" en „Prins Hendrik der Nederlanden" aangewezen waren om met een gecombineerde landingsdivisie aan de krijgsverrichtingen deel te nemen. Deze zou bestaan uit ± 80 man van Hr. Ms. „Prins Hendrik" en ± 100 man van Hr. Ms. „Atjeh", ingedeeld in 4 sectiën van 45 bajonetten; 2 sectiën matrozen, 1 sectie mariniers en een gemengde sectie.

Als commandant trad op de luitenant ter zee 1e kl. P. G. J. graaf VAN HOGENDORP, wien de adelborsten 1e kl. G. DUIJCKINCK SANDER en A. TEN BROECKE HOEKSTRA waren toegevoegd; als sectiecommandanten de luitenants ter zee 2e kl. H. G. LEEMBRUGGEN en R. L. DIJKHUIS, de 1e luitenant der mariniers J. A. H. C. baron MELVILL VAN CARNBÉE en de 2e luitenant der mariniers J. G. GRÜSCHKE.

Aan de L. D. was een ambulance toegevoegd, onder den officier van gezondheid 1e kl. P. W. R. PETRI, wien 3 korporaal-ziekenverplegers en 3 inlandsche stokers (als handlangers) ter zijde stonden.

Daar bij de landmacht slechts per bataljon een ambulance is ingedeeld, zouden ook wij onafhankelijk van de onze moeten kunnen optreden, waartoe 2 ziekenverplegers met 2 handlangers en 6 tandoes bij onzen gevechtstrein werden ingedeeld, terwijl de officier van gezondheid met 1 ziekenverpleger, 1 handlanger, 2 tandoes, de ambulance-kist en c. q. kisten met ijs en ajar blanda als zelfstandige ambulance optraden.

Voor de signalen waren 2 tamboers en 1 pijper aangewezen.

Na debarkement zouden aan de L.D. worden toegewezen: 1 mandoer en 21 dwangarbeiders voor den gevechtstrein (tandoes en waarlooze munitie), 10 voor het kookgereedschap en 10 voor de ambulance.

Dan zou de totale sterkte dus bedragen:
8 officieren;
180 geweerdragenden;
6 non-combattanten;
3 inlandsche mindere schepelingen en
42 dwangarbeiders.

Uit de magazijnen der landmacht werden verstrekt:
het noodige kookgereedschap (kookketels, braadpannen, etc.) en per man een eetketel en een sprei.

Tandoes werden aan boord door den zeilmaker aangemaakt.

Zoodra de indeeling der L. D. bekend was, werd met de gezamenlijke oefeningen aan den wal te Oleh-leh begonnen.

Beide landingsdivisiën hadden reeds veel geëxerceerd; die van Hr. Ms. „Prins Hendrik" te Oleh-leh, die van Hr. Ms. „Atjeh" te Macasser. Volgens de nieuwste reglementen waren recrutenschool, compagnieschool en velddienst beoefend. Nu werd dit gezamenlijk gedaan en werden tevens marschen van eenigen duur gemaakt, door verschillend terrein, waarbij de bepakking werd meegenomen.

Daar de Beaumont-geweren betrekkelijk kort geleden tegen die van 6.5 mM. waren verwisseld, werd veel zorg besteed om de manschappen met den omgang met dit nieuwe wapen vertrouwd te maken, waartoe zoowel individueele schietoefeningen aan den wal en van boord op de drijvende schijf, als gezamenlijke oefeningen met losse patronen werden gehouden.

Daar ieder overtuigd was van de noodzakelijkheid, de oefeningen zoo vruchtdragend mogelijk te doen zijn, en hiertoe naar zijn beste krachten medewerkte, konden wij, toen deze den 21sten Mei als geëindigd moesten worden beschouwd door het vertrek van Hr. Ms. „Atjeh" naar Segli, met vertrouwen de toekomst tegemoet te zien.

Den 22sten Mei kwam de „Atjeh" ter reede Segli en werden onmiddellijk informatiën ingewonnen naar den toestand der kalimonding, het verloop van het tij, enz. met het oog op het debarkement.

Bij gewoon laagwater staat in de geul minstens 3 voet, zoodat de sloepen in den regel de kali konden opvaren; de stroom, door eb en vloed veroorzaakt, is zeer snel.

Voor het aanstaande debarkement der expeditionaire troepenmacht, waarmede de luitenant ter zee 1e kl. P. A. R. Hennequin was belast, kon beschikt worden over stoom- en andere sloepen der marine en over Chineesche sampans. Voor het debarkement van paarden en muilezels waren twee vlotten, drijvende op holle ijzeren cylinders, zooals die op Lombok gebruikt werden, aanwezig.

Op den A. M. van den 23sten kwam het S.S. „Reijnst" der

K. P. M. ter reede, hetwelk de eerste troepen aanvoerde, n.l. de bergbatterij. Daar 't reeds laat en laag water was, werd de ontscheping op den volgenden dag bepaald, tegen welken tijd de „Carpentier" met troepen en dwangarbeiders werd verwacht.

Het debarkement liep zonder stoornis af. De muildieren en later ook de paarden der cavalerie hielden zich op de vlotten kalm; het hen omringende water scheen indruk te maken. Zoodra zij echter den vasten wal onder zich voelden, wreekten vele zich over de gedwongen rust der laatste dagen, door zich in dolle rennen en luchtsprongen te buiten te gaan, waaraan de hen begeleidende chromo's vergeefs paal en perk trachtten te stellen.

In de nu volgende dagen kwamen achtereenvolgens de „Celebes" met 750 dwangarbeiders, de „Maetsuycker" met infanterie en geneeskundig personeel, de „Reael" en „Generaal Pel" met infanterie- en genietroepen, de „Van Diemen" met cavalerie, geneeskundig personeel en dwangarbeiders.

Op den voormiddag van den 28sten kwam Hr. Ms. „Prins Hendrik", het vlaggeschip, met den divisie-commandant, de kapitein ter zee W. J. P. van Waning, voor Segli ten anker, terwijl op dien dag nog de gouvernementsstoomers „Gier" en „Albatros" met het 3e bataljon en SS. „'s Jacob" met een 700 tal dwangarbeiders, geneeskundig personeel en personeel der veldrustkamer ter reede kwamen.

Bij het debarkement der bovengemelde troepen verleenden de sloepen van Hr. Ms. „Atjeh", „Mataram" „Batavia" en „Nias" assistentie. In den nacht van 29 op 30 Mei komt de „Gier" met een peloton cavalerie en de „Albatros" met de divisie marechaussée, eindelijk de „Flamingo" met den civiel en militair Gouverneur van Atjeh en onderhoorigheden, opperbevelhebber der expeditie, den kolonel J. B. van Heutsz, waaruit wij mochten afleiden dat nu het begin der vijandelijkheden niet ver meer af zou zijn.

Het debarkement der expeditionaire troepenmacht was hiermede afgeloopen. Alles was vlug en naar wensch gegaan, waartoe het gunstige weer niet weinig bijdroeg.

Wat een opwekkenden indruk maakten die lange rijen van sloepen, vol officieren en soldaten, wier wapens en uniformen schitterden in de tropische zon, als ze onder de tonen der bataljons-muziek door de stoomsloepen naar den wal werden gesleept. Wat een vroolijk gezicht, die bedrijvige reê, vol schepen, waar sampans en sloepen, in bonte mengeling, steeds af en aan varen.

En hoe klopte ons hart sneller, wanneer we dachten ons binnen weinige dagen te zullen voegen bij de kameraden van het Indisch leger, om te zamen tegen den vijand op te rukken.

In den morgen van den 31sten Mei debarkeerde de L.D. ten einde door den divisie-commandant aan den opperbevelhebber gepresenteerd te worden. Nadat de officieren ook aan den tweeden bevelhebber, den luitenant-kolonel H. G. Willems, waren voorgesteld, sprak de Gouverneur ons in krachtige bewoordingen

toe en deelde ons mede dat, waar hij door gebrek aan koelies, waarschijnlijk reeds een deel zijner troepenmacht bij het eerste optreden tegen den vijand moest achterlaten, het zijne bedoeling was ons dan nog niet mede te nemen, doch bij de verdere tochten de L.D. met de andere troepen gelijkelijk te doen rouleeren. Nadat de kapitein ter zee VAN WANING deze toespraak beantwoord had, werd weder naar de respectieve bodems teruggekeerd, daar in het bivak geen plaats was om de L.D. te huisvesten.

Gedurende de dagen dat wij op de reê lagen, hadden we gelegenheid gehad het bivak in oogenschouw te nemen. Dit besloeg een groote uitgestrektheid aan den rechteroever der koewala Segli, en was ruim en luchtig gebouwd; het geheel omgeven door een hooge omrastering van gewapend ijzerdraad, terwijl ook de bivaks voor de verschillende korpsen eenigszins waren afgescheiden.

De huizen, gedekt met atap en met wanden van sassak, leverden een goede beschutting tegen weer en wind, en verschaften den manschappen, bij terugkomst van zware tochten, zooveel comfort als onder de gegeven omstandigheden mogelijk was.

Voor keukens, latrines, waterreservoirs, enz. was goed zorg gedragen en veel zorg werd besteed aan 't reinhouden van 't bivak, dat er dan ook keurig uitzag.

In het geheel waren hier, ter deelname aan de expeditie, gebivakkeerd: het 14e bataljon infanterie, in 't oude bivak, het 2e, 3e en 2e reservebataljon, 3 pelotons cavalerie, 1 divisie maréchaussée, 1 bergbatterij, 3 sectiën genietroepen en ± 1500 dwangarbeiders voor den algemeenen trein.

Vivresmagazijnen waren nabij de benting opgericht, evenals een veldhospitaal; een Décauville-baan maakte het vervoer van vivres, als anderszins, gemakkelijk.

Ieder bataljon had zijn muziek medegebracht, 't geen niet weinig tot de vroolijkheid bijdroeg.

Voor de officieren was de mess in de benting een welkome afleiding, terwijl de manschappen zich aan de alras opgerichte tokotjes eenigszins schadeloos konden stellen voor de ontberingen te velde; sterke drank mocht niet worden verkocht.

Den 31en Mei werd aan boord der schepen de volgende dagorder voorgelezen:

Officieren, onderofficieren en soldaten van de expeditionaire troepenmacht in Pidië!

Met vol vertrouwen op Uwen goeden geest, Uw plichtsbetrachting en toewijding heb ik op heden mij aan Uw hoofd gesteld. Wij staan gereed den oorlog te voeren in een landstreek, die gerekend mag worden tot de meest welvarende van het Atjehsche Rijk. Maar wij zullen dien oorlog voeren alleen tegen de personen, die met de wapenen in de hand zich tegen ons verzetten. Wij zullen optreden als beschermers van alle goedge-

zinden, van de have, het goed en de eigendommen der geheele bevolking.

Dan zal, wanneer de oorlog hier tot een einde zal zijn gebracht, het volk zich met vertrouwen en zonder wrok aan ons gezag onderwerpen, omdat wij zijne bezittingen gespaard, zijne goederen onaangeroerd gelaten hebben.

En thans voorwaarts.

Leve de Koningin!

Segli, 30 Mei '98. *w. g.* VAN HEUTSZ.

Den 2en Juni kwamen de berichten aan boord omtrent de eerste operatiën der troepenmacht, welke den vorigen dag tegen den vijand was opgerukt. Zonder veel tegenstand te ondervinden en met een klein verlies aan dooden en gewonden bleek het doel van den tocht, Kota Mantroë Garoet genomen. In den nacht was een transport, dat de dooden en gewonden naar Segli bracht, door een paniek onder de dwangarbeiders genoodzaakt geweest naar Garoet terug te keeren.

Den volgenden dag vernamen wij uit de telegrammen, waarvan afschrift naar boord werd gezonden, dat de colonne was doorgerukt en ook de Glé Gapoej, een versterkte heuvel bezuiden Garoet gelegen, in onze handen was. De vijand nam overal de vlucht.

Op de P.V. van den 3en Juni ging plotseling het sein op van Hr. Ms. „Prins Hendrik" tot debarkement der L.D. en $^3/_4$ uur later stond deze aangetreden in het civiel etablissement, waarna afgemarcheerd wérd naar de door de maréchaussée verlaten barakken, welke de L.D. als bivak waren aangewezen.

De dwangarbeiders werden ingedeeld, kookgereedschap gefourageerd voor den volgenden dag en weldra gevoelde ieder zich vrijwel thuis. Daar er geen verblijven voor officieren waren, behielpen wij ons met de oorspronkelijk voor onderofficieren ingerichte hokjes op de vleugels der barakken.

Wat de verdeeling en uren der werkzaamheden en diensten betrof, regelden wij ons zooveel noodig naar de gewoonten der landmacht.

Met de hun eigen gemakkelijkheid paste het volk zich vlug aan de voor hen vreemde toestanden aan; het eten gaf in 't begin wel eenige teleurstellingen. Onze dienstdoende koks waren geen professionals en de wijze van bereiding van het eten natuurlijk anders dan aan boord, zoodat wat rats moest zijn wel eens erg veel van soep had, en omgekeerd. Maar ook dit werd steeds beter en spoedig gevoelden onze keukenprinsen zich zeer op hun gemak bij 't knappend houtvuurtje, waarboven de ketel op drie steenen rustte.

Werd 's morgens uitgerukt, dan werd de soep voor den afmarsch gegeten en het 2e ontbijt meegenomen, anders werd 's morgens vroeg brood en om tien uur soep verstrekt.

Ook in de gamelle der officieren, waar aanvankelijk volko-

men anarchie heerschte, kwam spoedig eenige orde en regelmaat.

Van 4 tot 8 Juni nam de L.D. deel aan de begeleiding van vier transporten vivres en munitie naar K. Mantroë Garoet. Op den 5en kregen wij het eerste vuur uit de sawahs ter linkerzijde van den weg, 't geen voor verscheidenen de vuurdoop was.

Deze tochten, waarbij tusschen 6 en 7 uur v.m. werd uitgerukt, op Garoet gerust, en de troep tegen 3 uur n.m. in 't bivak terug was, waren weinig vermoeiend. De weg naar Garoet is zeer schilderachtig; toen was hij niet meer dan een voetpad langs de ondiepe, snelstroomende Kr. Pidië (Pedirrivier), nu eene door hoog geboomte, dan langs prachtige groepen bamboestoelen leidende, terwijl van tijd tot tijd ter linkerzijde zich een uitzicht opende op de uitgestrekte, door welvarende kampongs begrensde sawahs.

K. Mantroë was een vierkante versterking, omgeven door een aarden wal en dubbelen pagger; zij werd door onze troepen bezet gehouden en een doorvoermagazijn hier opgericht.

Den 9en werd de over land van Selimoen gekomen colonne verwacht en moest de L.D., die na terugkomst der hoofdmacht in het bivak van het 14e bataljon een onderkomen gevonden had, embarkeeren ten einde voor deze troepen plaats te maken.

Bij embarkement werden tandoes, kookgereedschap en dergelijke achtergelaten, die toen wij op den 12en d. a. v. weder debarkeerden, dus aan den wal gevonden werden.

Nu zou de L.D. deel uitmaken van een colonne, onder den 2en bevelhebber (Selimoen-colonne), welke een excursie naar het binnenland ging maken, die zich zoo mogelijk uit zou strekken tot Keumala, waar de colonne zich moest vereenigen met de troepen, die denzelfden dag onder den opperbevelhebber in een andere richting uitrukten.

Voor onze colonne werd het volgende marschbevel den 11en Juni uitgegeven:

Bivak Segli 11 Juni '98.

Marschbevel voor den 12en Juni.

1e. Panglima Po Lem bevindt zich te Beuremoen. T. Oemar heeft zich met 200 man in vereeniging met T. Bentara Tjoemboek in Tjot Moerong versterkt. Voorts zijn in de VII moekims Sama Indra de verschillende Bloë's, Gapoej en Tjaleuh door vijandelijke benden bezet, terwijl zich ook nog vijanden moeten ophouden in Langga en de ZW. van die kampong gelegen streek van de V moekims Tjoemboek. T. Bintara Reubeë heeft zich onderworpen; in zijn gebied houdt zich geen vijand meer op.

2e. Eene colonne bestaande uit de divisie maréchausée, het 2e en 2e Res. Bat. met de noodige hulpwapens en diensten rukt morgen naar Beuremoen. De bevelhebber bevindt zich daarbij.

3e. Het doel van den marsch is Glé Gapoej.

4e. Aan de colonne wordt een marine-landingsdivisie toegevoegd, onder bevel van den luit. ter zee der 1e kl. P. G. J. Graaf VAN HOGENDORP, terwijl de ambulance van Dr. JANZEN overgaat bij het 2e bataljon.

5e. Ten 7u v.m. zal de colonne voor den afmarsch gereed staan in marschformatie in onderstaande orde met het hoofd bij den ingang van het voorwerk van de versterking alhier.

6e. De colonne volgt den weg naar Peukan Pidië, K. Mantroë Garoet, waar de rivier wordt overgestoken en op den linkeroever wordt doorgemarcheerd over Areë, Kong-Kong en K. Metareum naar Geude Langga.

7e. De cavalerie gaat verkennend vooruit doch houdt verband met de voorhoede.

8e. De trein wordt gedekt door de 4e en 5e compagnie.

9e. *Verpleging:* De algemeene trein, beladen met 4 dagen vivres, marcheert ten 8u v.m. onder dekking van de twee compagnieën van het 14e bataljon eveneens naar Geude Langga. Dit korps voert zelf 2 dagen vivres mede en blijft voorloopig in een nader te bepalen bivak. De mindere militairen voeren een verschooning aan ondergoed en een paar reserve-schoenen, sprei en eetketel mede.

10e. Ik bevind mij aan het hoofd der hoofdcolonne cavalerie.
Voorhoede: 1e comp., genietroepen, ambulance.
Hoofdcolonne (tevens marschorde): 2e comp., de opnemers, de artillerie, 3e comp., landingsdivisie, ambulance der landingsdivisie, 4e comp., de trein (kookgereedschap en bagage).
Achterhoede: 5e comp.

w. g. H. G. WILLEMS.

Volgens het marschbevel afgemarcheerd werd na een vermoeienden marsch, gedeeltelijk door de sawahs, de kampong Langga, iets bezuiden den Glé Gapoej, aan de Kr. Pidië gelegen, bereikt en hier in den namiddag het bivak betrokken, zonder tegenstand ontmoet te hebben.

Dit was ons eerste bivak te velde.

De kampong, waaruit de bewoners kort voor de aankomst der troepen waren gevlucht, evenals uit alle kampongs, welke wij doortrokken, zag er welvarend uit. Wij kregen dan ook vier ruime huizen, die spoedig door 't wegbreken der wanden, welke dan als ligplaats onder 't huis dienden, bewoonbaar waren gemaakt. De onderwonenden hebben echter veel last van het vuil, dat van de bovenverdieping van zoo'n Atjehsch huis, waar weinig aan schoonschip maken is gedaan, door de reten van den vloer valt, als de bovenbewoners eenigszins rumoerig zijn, hetgeen vaak tot ernstige vertoogen der lijdende partij aanleiding gaf. Een onzer jantjes, die de hoeveelheid vuil, welke in zijn soep neerdaalde, wat al te groot begon te vinden,

ging zoover van met zijn bajonet door den vloer en in de vleezige deelen van een zijner collega's te prikken, voor welk wapenfeit hij met den geprikte per eerstvolgend transport naar boord werd gezonden.

Matten vonden wij in groote hoeveelheid, zoodat ieder een behoorlijke slaapplaats kon maken.

Nadat de posten waren uitgezet, een lichte pagger in den kampongrand gemaakt, het hinderlijk geboomte omgekapt en de alarmstelling was aangewezen, spoedde een ieder zich in zoo luchtig mogelijk tenue naar de kali om naar hartelust in het glasheldere water rond te plassen, een genoegen dat de enkele Atjehers, die den badenden van uit de verte nog een kogel toedachten, slechts weinig konden verminderen.

Ondertusschen zorgden de koks met behulp der dwangarbeiders voor het maken van de keuken, het hakken van hout en, zoodra de trein met het kookgereedschap was aangekomen, werd water gehaald en gekookt voor de thee.

Na aankomst van den vivrestrein werd fourageeren geblazen en zoodra de vivres ontvangen waren, oorlam uitgegeven en een begin gemaakt met het koken van het eten, waarnaar ieder om het hardst verlangde.

Toen het middagmaal genuttigd was, zochten de meesten vlug hun hoekje op, daar in den regel iedere sectie nog drie uur van den nacht op wacht komt.

De officieren hadden hier geen afzonderlijk huis, zooals somtijds het geval was, maar sliepen in de uitgebouwde baleh van een der huizen of bij hunne sectiën.

Den 13en Juni werd het landschap Sama Indra, gelegen ten Oosten van 't bivak, binnengerukt en een vermoeiende marsch, voor een groot deel door natte sawahs, gemaakt, waarbij echter geen vijand werd gezien.

Den volgenden morgen rukten wij volgens de instructie in de richting van Keumala uit, waartoe een pad langs de Pedirrivier werd gevolgd. Bij aankomst in Keumala zagen wij den vijand over de Zuidelijk gelegen heuvels vluchten, het vee medevoerende. Enkele Atjehers vuurden op grooten afstand op onze troepen.

De cavalerie beklom, gevolgd door een deel der infanterie en een peloton der L. D., met den meesten spoed de heuvels, ten einde den vijand te vervolgen, doch het mocht niet gelukken hem te achterhalen.

De artillerie opende haar vuur op de vluchtenden. Een in de vallei achter den Glé Meulinteuëng gelegen kampong werd door een sectie der L. D. doorzocht, waarbij een Atjeher werd neergeschoten.

In den namiddag werd verbinding gekregen met de colonne van Heutsz, die uit O.lijke richting van Tjot Moerong aankwam, waarna wij den terugmarsch aanvaardden en tegen den avond in Langga terugkeerden, terwijl de colonne van Heutsz iets N.lijker in kampong Metareum bivakkeerde.

Gedurende den volgenden dag werd rust gehouden en den 16en Juni met de geheele Selimoen-colonne doorgemarcheerd, waarbij het bivak Langga werd losgelaten. De L. D. vormde de voorhoede.

Na het pad langs de Kr. Pidië tot Keumala gevolgd te hebben, waarbij 't marschtempo zoo vlug was, dat wij in 3 uur laatstgenoemde kampong bereikten, marcheerden wij in O.lijke richting langs den voet der heuvels. De vijand beschoot ons slechts op grooten afstand.

Nadat we nog juist een flinke stortbui hadden genoten, werd in den namiddag Freuëng Poedeng bereikt, en hier het bivak, dat vrijwel een modderpoel was geworden, betrokken.

Den volgenden morgen werd de tocht voortgezet bezuiden Tjot Moerong over den Glé Siblah en 't bivak betrokken in de bevriende kampong Mesdjid Oedjong Rimba. Dit was een interessante tocht uit een oogpunt van natuurschoon. Prachtig was het vergezicht op de in 't Zuiden gelegen bergen vanaf 't plateau, aan welks voet de Kr. Tiro met haar door banjirs verbreede steenachtige bedding zich kronkelde. De artillerie deed van hieruit eenige schoten op een groepje Atjehers, die op grooten afstand onder een boom verzameld waren, doch moest op 't signaal „ophouden met vuren" 't vuur staken zonder 't doel getroffen te hebben.

Even na 't overtrekken der Kr. Tiro werden wij in een défilé door een goed gericht vuur uit achterlaadgeweren begroet, dat echter bij de L. D. geen gewonden maakte. Het werkte uitstekend om de koelies van den trein, die zoo'n weinig kogelvrije plek liefst zoo vlug mogelijk voorbij zijn, te doen opsluiten.

Na nog eenige uren door een welvarende streek, waar suikerrietvelden en pepertuinen afgewisseld worden door dichtbeschaduwde kampongs, doorgemarcheerd te hebben, zonder verderen tegenstand te ondervinden, werd bovengenoemd bivak bereikt.

Nadat den volgenden dag door 3 compagnieën infanterie en de L. D. een tocht naar Tjot Moerong was gemaakt, gedurende welken de colonne weder op dezelfde plaats als den vorigen dag vuur kreeg, doch ook nu deze vijanden niet in handen kon krijgen, werd 't bivak den 19en verlaten, ten einde naar Segli terug te keeren.

De L. D. was ingedeeld als achterhoede en aangewezen ter bescherming, aan de achterzijde, van den zich over eenige kilometers uitstrekkenden trein. Tegenstand werd niet ontmoet, totdat omstreeks 1u30m de achterhoede bij de kampong Boeboë werd beschoten. Onmiddellijk antwoordde de L. D., doch was 't vuur op een plaats tot zwijgen gebracht, dan knalden weder schoten uit een anderen kampongrand. Een onzer officiersbedienden kreeg hier een schot in de borst en stierf onderweg. Bij Bambi vermeerderde het vuur sterk en werd somtijds zeer hevig, waardoor wij weldra 1 zwaar en 1 licht gewond ma-

troos kregen. Het voortrukken werd steeds moeielijker door het oponthoud in den trein, en het meevoeren der zieken en gewonden in de tandoes, waarvan de dragers geheel uitgeput waren, terwijl de waarlooze dwangarbeiders, toch reeds gering in aantal, tijdens het gevecht langs den trein naar voren waren gevlucht. Attaqueeren over de uitgestrekte sawahs was doelloos en er bleef niets anders over dan het vuur te doen beantwoorden door groepen, die van de voorste sectie in het zijterrein stelling namen en later weder achter aansloten.

Ten 5 uur n.m. ongeveer, toen wij bij Paleuh, op geringen afstand van de kust gekomen waren, zweeg 't vuur van den vijand. Deze had goed geschoten en had vele achterlaadgeweren, zoodat, wanneer men bedenkt welk een prachtige schijf de in de sawahs marcheerende troep den in de kampongranden verscholen vijand aanbood, 't aantal gewonden merkwaardig klein genoemd kan worden. Aan onze zijde waren een tweeduizendtal patronen verschoten. Te 6 uur kwam de achterhoede, ditmaal zeer vermoeid, in 't bivak Segli aan.

Deze 8-daagsche tocht, de eerste groote excursie door onze L. D. meegemaakt, had bewezen, dat de manschappen opgewassen waren tegen de hieraan verbonden vermoeienissen en ontberingen.

Mocht later het percentsgewijze aantal zieken der marinetroepen dat der landmacht wellicht overtreffen, het aantal achterblijvers deed dit zeker niet, terwijl ook de houding der matrozen en mariniers in het vuur niets te wenschen overliet.

De drie nu volgende dagen waren rustdagen; de zwaar gewonde matroos stierf in het veldhospitaal. Een eenvoudig houten kruis werd op zijn graf geplaatst; zijn kameraden legden hierop een krans.

Na dezen rusttijd gingen wij den vijand, die ons op den terugmarsch beschoten had, opzoeken, waartoe den 23sten een colonne, waarvan ook de L. D. deel uitmaakte, onder den tweeden bevelhebber uitrukte.

Er werd echter niets van den vijand gezien en de vijandelijkheden bepaalden zich tot eenige bij de voorhoede gewisselde schoten en eenig vuur op ons bivak te Waïdo Parit gedurende den nacht.

Den volgenden dag werd over Gigiëng, waar de bevolking zeer vriendschappelijk gezind scheen, naar Segli teruggemarcheerd; ook nu bepaalden de vijandelijkheden zich tot enkele schoten.

Nu volgden voor de L. D. eenige rustdagen, die benut werden tot 't onderhouden der wapens, lappen en naaien enz., totdat op den 1sten Juli, in vereeniging met het 2e reservebataljon, een excursie werd gemaakt naar het landschap Sama Indra. Op den tocht naar Langga, waar de infanterie bivakkeerde, terwijl de L. D. op den Glé Gapoej de Atjehsche versterking bezette, vielen geen vijandelijkheden voor; gedurende den nacht werd 't bivak Langga vrij hevig beschoten; een sectie infanterie, welke spoedig uitrukte, verjoeg den vijand.

Den volgenden morgen doortrokken wij Sama Indra in gevechtsformatie, waarbij wij uit een kampongrand, op korten afstand, eenig vuur kregen, doch overigens geen vijand ontmoetten.

Bij het overtrekken eener diep ingesneden kali zakte een bamboe brugje, waarop zich eenige matrozen bevonden, in; hoewel allen met geweer en al in de kali terecht kwamen, liep dit incident zonder ongelukken af.

Tegen den avond kwamen de troepen in 't bivak Segli terug en hoewel de marsch vermoeiend was geweest, was niemand achtergebleven en werd, met de muziek aan 't hoofd, met flinken pas 't bivak binnengemarcheerd.

Gedurende de drie nu volgende dagen leverde de L. D. manschappen voor dekking der wegwerkers en ter begeleiding van een vivrestransport. Den 5den Juli gaven de matrozen en mariniers een café-chantant-avond in de open lucht, die ook door vele officieren en minderen der landmacht werd bijgewoond, en waarbij 't aan blijken van appreciatie, zoowel van de voordracht als van de handige wijze, waarop 't tooneel was opgetuigd, niet ontbrak. Zelfs eenige dames vereerden ons met een bezoek, waardoor echter eenige wijziging in het programma gewenscht bleek.

Ondertusschen waren onrustbarende berichten van Edi gekomen. Hier had een zekere T. TAPA de bevolking tot een fanatieken opstand opgezweept. Het halve 7de bataljon was van Groot Atjeh naar Edi gezonden en had, evenals de bezetting der benting, den vijand reeds vele verliezen bezorgd. Vóór dit bataljon aankwam, had de landingsdivisie van Hr. Ms. „Sumbawa" het etablissement aan de koewala bezet.

Tijdens bovengenoemde voorstelling werd al gemompeld, dat de Gouverneur, die denzelfden dag van een excursie teruggekomen was, met een troepenmacht, waaronder ook de L. D., naar Edi zou vertrekken. Werkelijk kwam dan ook 's avonds het bevel voor het 14e bataljon, de maréchaussée en de L. D., om den volgenden morgen te embarkeeren, tot overvoer naar Edi; de laatste aan boord der eigen schepen.

Den 8sten Juli werden het 14e bataljon en de maréchaussée te Edi ontscheept, terwijl de L. D. [1]) den 9en debarkeerde en de strandbenting bezette, waar reeds een compagnie van 't 7e bataljon lag. De overige troepen bivakkeerden op den Atjehpassar.

Daar 't drinkwater op Edi zeer schaarsch was, werden door de Marine 3 waterketels aan wal gebracht, welke met van boord in vaatjes gezonden water gevuld werden.

Gedurende deze dagen zagen wij drommen Atjehers zich op de naastbij gelegen heuvels bewegen.

Den 11en Juli werd tegen den vijand opgerukt, de L.D., sterk 100 bajonetten (50 man met 2 officieren bleven achter ter

1) Nu ter sterkte van 150 bajonetten, daar niettegenstaande aanvulling, door 't aantal zieken, dat in den loop van tijd aan de L.D. ontviel, het aantal manschappen tot dit getal was ingekrompen.

bewaking der strandbenting) was ingedeeld bij het halve 7e bataljon, aangewezen als algemeene reserve.

Het plan was den vijand uit zijn stellingen op de heuvels te verdrijven en een Zuidelijk uitwijken te beletten door omvattend op te treden.

Te 4u30 v.m. marcheerde de colonne in alle stilte af langs den grooten weg, die naar Perlak leidt; de maréchaussée als voorhoede, de L. D. ingedeeld bij de hoofdcolonne.

In de stilte van den nacht hoorden wij 't bidden en zingen van den vijand in de nabijgelegen kampongs. Velen verwachtten een klewangaanval op onze rechterflank, welke echter niet plaats had. Na een kleinen kilometer te hebben afgelegd, ontwikkelden zich de maréchaussée en twee compagnieën van het 14e bataljon in gevechtsformatie ter weerszijden van den weg en te ± 5u 30m vielen onze eerste salvo's op de vijandelijke loopgraven, welke bij het aanbreken van den dag op korten afstand voor ons lagen. Een hevig geweervuur was hierop het antwoord. Tegelijk werd „linkervleugel voorwaarts" geblazen en werden de eerste heuvels beklommen.

Terwijl de artillerie van de benting den vijand op de dichterbijgelegen toppen onder vuur nam, werden in den loop van den morgen de verschillende bezette heuvels genomen en de vijand met een talrijk verlies aan dooden en gewonden verdreven.

Interessante momenten waren o. a. de bestorming der Boekit Plawi, door het 14e bataljon, (waarbij 2 officieren en 8 Europeesche minderen gewond werden, door eenige fanatieke Atjehers, die na hunne donderbussen te hebben afgeschoten, met de klewang de helling afstormden) en het nemen der versterking op de Boekit Ara door de maréchaussée. Toen wij hier later voorbij trokken, zagen we de lijken der Atjehers bij hoopen door en over elkaar liggen; „ampat poeloeh ampat orang mati", zei een Amboneesch maréchaussée, met van voldoening stralende oogen.

Na de kr. Toewan te hebben overgestoken, waardoor veel oponthoud ontstond, werd tegen 2 uur in den namiddag Blang Sekotji bereikt, waarna niets meer van den vijand werd bemerkt. Het aanvankelijk plan, buiten te bivakkeeren, werd opgegeven tot ons aller genoegen, daar we ons van een bivak hier, waar 't water zoo schaarsch was, weinig genot voorstelden.

Nadat de troepen verzameld waren, marcheerden wij naar Edi terug, waar wij tegen den avond aankwamen. De verliezen aan onze zijde waren niet zeer groot geweest, de L.D. had geen gewonden gekregen.

Het was een vermoeiende, maar buitengewoon interessante dag geweest; de vijand had een klap gekregen, die hem, zooals later bleek, van verder standhouden deed afzien. Het door T. Tapa aangegeven middel om de geweren der blanda's niet te doen afgaan, n.l. 't zwaaien met een witten doek, was al te weinig proefhoudend gebleken.

Daar ingekomen berichten meldden, dat zich bij Pedawa Pontong en Pedawa Besar, beide aan den weg naar Perlak ge-

legen, benden kwaadwilligen zouden ophouden en T. Tapa zich in de bovenstreken van Perlak zou bevinden, werd den volgenden morgen langs den grooten weg naar dit landschap opgerukt.

De L.D., weder 100 bajonetten sterk, was nu voorhoede. Bij Pedawa Besar werd de colonne door eenige hoofden opgewacht. Vijanden werden niet gevonden. Tegen half tien werd 't weinig bewoonde, met hooge alang-alang-velden bedekte landschap Perlak bereikt. Op ± $1^1/_2$ uur afstand van de kampong van dien naam vuurden een aantal dicht bij den weg in de alang-alang verscholen Atjehers op de voorhoede. Dadelijk maakten wij halt en naar beide zijden front en beantwoordden het vuur. Ook de infanterie deboucheerde in 't zijterrein. Bij een attaque door een sectie der L.D. werden 1 officier, 1 sergeant-konstabel en 5 matrozen niet levensgevaarlijk gewond. De lijken van negen Atjehers werden in de alang-alang gevonden. De marsch werd voortgezet zonder verder iets van den vijand te ontdekken en op den middag de kampong Perlak bereikt, waar het bivak werd betrokken. De gewonden, waarbij 1 Europeesch fuselier, werden door de stoombarkas van het civiel bestuur „Marie", die de rivier van Perlak was opgestoomd, naar Edi gezonden en van hier naar het hospitaal te Kota Radja geëvacueerd.

Den 13en werd naar Semali doorgerukt, waarbij de L.D. weder de voorhoede vormde, en na een vermoeienden marsch een bivak aan de kr. Perlak betrokken.

Van Edi kwamen nu berichten, dat groote drommen vijanden op de beN.W. van deze plaats gelegen heuvels versterkingen oprichtten, waarop de opperbevelhebber besloot den volgenden dag naar Edi terug te keeren. Na een zeer vermoeienden marsch, grootendeels dwars over de heuvels, waarvan sommige zoo steil waren, dat men zich aan touwen moest optrekken, was de colonne in den avond van den 14en op Edi terug.

Den 15en Juli werd rustdag gehouden; 2 officieren der L.D. zagen zich genoodzaakt wegens ziekte te embarkeeren en werden vervangen door den luitenant ter zee 2e kl. F. C. Schaalje en den adelborst 1e kl. J. E. van Hoogenhuyze.

Den volgenden morgen rukten de troepen in twee colonnes tegen de versterkte heuvels op, omvattend van om de Z. en ZW. De L.D. was bij de colonne, die de heuvels van de Zuidzijde aantastte.

De versterkingen werden echter verlaten bevonden en zonder tegenstand te ondervinden Edi Tjoet bereikt, waarna naar Edi werd teruggekeerd.

Nadat den volgenden dag rust was gehouden, marcheerde de colonne den 18en naar Oleh Gadjah, waar T. Tapa zich zou bevinden. Er werd echter geen vijand gezien en, na tot Djeloek Ketjil te zijn doorgerukt, hier 't bivak betrokken.

Den volgenden morgen werd, over meest ongebaande wegen, de tocht voortgezet naar Grong-grong, teneinde vivres aan te vullen uit Chineesche sampans, die door de „Marie" een der

kali's waren opgesleept. Van hier werd Telok Niboeng bereikt, waar de bevolking gevlucht was.

Den 20en Juli werd rustdag gehouden, terwijl de maréchaussée een verkenning maakte, en de beide volgende dagen eerst naar Djeloek Ketjil en vervolgens naar Edi teruggekeerd.

Den 23en embarkeerde de L.D. aan boord van Hr. Ms. „Atjeh", en daar de rust in 't Edische nu hersteld bleek, verliet ook de opperbevelhebber met de overige troepen, uitgezonderd het halve 7e bataljon, Edi.

De „Atjeh" keerde naar Segli terug, waar de L.D. den 29en ontscheept werd en het vroegere bivak weder betrok.

Gedurende de nu volgende dagen werden de wachten in het kettingkwartier en in eenige der schilderhuizen door de L.D. geleverd, terwijl den 3en en 4en Augustus transporten vivres respectievelijk naar Garoet en Glé Gapoej, beide door onze troepen bezet, werden begeleid.

Den 7en werd, langs den nieuwen weg, een transport naar Grong-grong gebracht, en twee dagen later begeleidde de L.D. met 2 compagnieën van het 2e reserve-bataljon weder een transport naar Glé Gapoej.

Nadat op dezen laatsten tocht de colonne heengaande eenig vuur had gehad bij Kong-Kong, had op den terugmarsch een peloton der L.D., dat als linkerflankdekking het links van den weg gelegen heuvelterrein volgde, een vuurgevecht met eenige in een kampongrand verscholen Atjehers, doch kon geen der vijanden in handen krijgen.

De L.D. werd nu aangewezen om de bezetting in de versterking Garoet te gaan aflossen, waartoe den volgenden morgen hierheen werd afgemarcheerd.

De geheele bezetting bestond nu uit 138 man der L.D., 23 man genietroepen en 21 dwangarbeiders. Voor de bewaking van deze versterking regelde de commandant den dienst, als bij zeewacht aan boord. De weg van Segli naar Garoet was verbreed en 't omgelegen terrein opgeruimd; een telefonische gemeenschap tusschen beide plaatsen verkregen. De bewoners waren langzamerhand in de kampongs teruggekeerd, zoodat de passar bij K. Mantroë weder druk bezocht werd, zeer ten gerieve van de bezetting der benting.

Ook wat logies betrof viel niet te klagen. De verblijven, door de genie bezet, waren uitstekend, terwijl de kali ruime gelegenheid tot wasschen en mandiën aanbood. Bijna dagelijks passeerden troepen, 't zij ter begeleiding van transporten, 't zij voor dekking der wegwerkers. Daar deze laatsten van uit het op eenigen afstand beZ.Z.O. gelegen Toengko vaak werden beschoten, kreeg de L.D. order zoo mogelijk den hier schuilenden vijand te verrassen.

Hiertoe werd den 15en Augustus met 90 bajonetten en ambulance in 3 sectiën verdeeld uitgerukt en langs een omweg Toenkob bereikt, waar de troep in een verlaten benting in hinderlaag ging liggen. De bevolking vluchtte en 2 gewapende

Atjehers vielen in onze handen. Teneinde den vijand te misleiden en te doen gelooven dat de L.D. aftrok, marcheerde een sectie zichtbaar af om zich langs een omweg weder aan te sluiten. Deze sectie werd dadelijk beschoten, waarop de geheele L.D. zoo snel mogelijk in gevechtsformatie op de door den vijand bezette kampongranden afging.

Door 't intijds vluchten van den vijand mocht het niet gelukken meer Atjehers in handen te krijgen. Later ingekomen berichten meldden, dat de vijand 2 dooden en verscheidene gekwetsten had.

Gedurende de nu volgende dagen werd van tijd tot tijd in den omtrek gepatrouilleerd en den 23^{en} Augustus uitgerukt, teneinde een bende onder PANGLIMA ALI te gaan opzoeken, van welks verblijfplaats den vorigen avond kennis gekregen was. Bij aankomst bleken de ingekomen berichten echter onjuist geweest te zijn.

De volgende dagen gingen zonder bijzondere voorvallen voorbij, totdat den 3^{en} September de bezetting van Kota Mantroë Garoet werd opgeheven en de L.D. na de versterking aan den controleur te hebben overgegeven, naar Segli terugkeerde om te embarkeeren.

Reeds een eindweegs vóór 't bivak, bij de vroegere versterking „'t Veertje" wachtte de muziek den terugkeerenden troep op, en in de vroolijkste stemming werd 't bivak binnen gemarcheerd. In 't civiel etablissement werd carré geformeerd, waarna de Chef van den Staf, namens den opperbevelhebber, die afwezig was, de L.D. in waardeerende bewoordingen toesprak.

Uit volle borst werd zijn „Leve de Koningin" door allen herhaald, te dieper gevoeld in deze dagen, waarin ieder in gedachten medeleefde met de groote gebeurtenis in 't Vaderland.

Terwijl de sloepen van wal staken, brachten officieren en manschappen, door een welgemeend „Leve 't Indisch leger", een afscheidsgroet aan hun kameraden van de landmacht, waarmede zij nu drie maanden lief en leed hadden gedeeld.

Voor velen van hen, die bovengenoemde expeditie tot het einde toe hadden meegemaakt, zou de nu volgende rusttijd niet van langen duur zijn. Verliet Hr. Ms „Atjeh", na de manschappen der „Prins Hendrik" te Oleh-leh aan boord van dien bodem te hebben overgescheept, weldra de Atjehsche wateren, zoo waren de manschappen der L.D. van laatstgenoemd schip weldra geroepen deel uit te maken eener colonne, welke ter W.-kust van Atjeh zou ageeren tegen OEMAR's benden, die volgens ingekomen bericht zich in het Rigasche ophielden. De colonne, onder commando van den luitenant-kolonel J. G. H. VAN DER DUSSEN, wien de kapitein van den generalen staf A. L. PIERA was toegevoegd, werd gevormd door het 6e bataljon

infanterie, 6 brigades maréchaussée (120 man) en een marine-landingsdivisie.

Deze laatste, bestaande uit 50 man van Hr. Ms. „Prins Hendrik" en 30 man van Hr. Ms. „Macasser" stond onder de bevelen van den luitenant ter zee 2e kl. S. F. Nolst Trenité, terwijl als sectie-commandanten optraden de luitenants ter zee 2e kl. L. P. W. van der Wal en J. A. Bland van den Berg, de 1e luitenant der mariniers J. G. Grüschke en de adelborst 1e kl. A. ten Broecke Hoekstra.

De totale sterkte der L.D. was dus 5 officieren en 80 bajonetten, waaraan 2 tamboers, een korporaal-ziekenverpleger met inlandschen handlanger en 5 tandoes en 1 korporaal-konstabel, voor toezicht op de keuken, fourageeren enz. waren toegevoegd (48 matrozen en 32 mariniers).

Den 12en September werden de troepen ingescheept aan boord der „G. G. Mijer" en van Hr. Ms. flottieljevaartuigen „Mataram" en „Macasser", die den volgenden morgen in de schilderachtige Rigasbaai het anker lieten vallen. Aan boord van laatstgenoemden bodem bevond zich de geheele L.D., 12 Chineesche prauwen waren achter de schepen op sleeper genomen, teneinde bij debarkement van troepen en vivres dienst te doen. Het sleepen der sampans werd zeer bemoeielijkt door de hooge deining, waardoor o. a. een hunner bij 't verlaten der Rigasbaai losraakte en omsloeg. Dit werd echter tijdig genoeg bemerkt om de opvarenden te redden.

Men verwachtte, dat de vijand ons het landen op Rigas zou trachten te beletten of tenminste de debarkeerende troepen onder vuur nemen. Vier gewapende sloepen gingen het eerste échelon vooraf, doch geen schot werd gelost en zonder eenigen tegenstand te ontmoeten werd op den linkeroever der koewala gedebarkeerd.

Hier vernamen wij, dat T. Oemar reeds in den morgen van den 12en September naar het Z.lijker gelegen landschap Tenom was getrokken en zag de bevelhebber dien dag van verdere operatiën af. Het bivak werd dus betrokken in de bevriende kampong Loh-Timoen, waar het hoofd van Rigas, T. Petjoet Ismaël weldra zijn opwachting bij den bevelhebber kwam maken.

De kampong, waar goede putten en voldoende logies te vinden waren, was ook daarom zoo geschikt voor bivakplaats, daar haar ligging aan het strand, behalve dat ze ons 't genot van een frisch zeebad verschafte, voortdurende communicatie met de schepen en gemakkelijken aanvoer van vivres mogelijk maakte.

Een sectie infanterie werd op den O-lijk van 't bivak gelegen heuvel gedetacheerd. Op dezen aan de kust gelegen heuvel, waar vroeger een Atjehsche versterking was, waarvan de aarden omwalling nog bestond, bevond zich een kanon, dat door een sectie der L.D. naar beneden tusschen de rotsen geworpen werd.

Den volgenden dag trok de colonne, waaraan de adelborst

1e kl. J. A. VINK van Hr. Ms. „Macasser" met een seinbrigade was toegevoegd, om de Z. langs het strand, terwijl laatstgenoemde bodem, aan boord waarvan de L.D. met 3/4 der vivres was ingescheept, langs de kust volgde en des avonds voor Pangga, waar de colonne een bivak betrok, ten anker ging. Het lag in de bedoeling van den bevelhebber vivres en L.D. dichter bij den vijand te doen ontschepen, doch de deining hier op de kust bleek zoo hoog en de branding zoo zwaar, dat van communicatie met den wal geen sprake kon zijn.

Toen dan ook in den morgen van den 15en September van den wal sein werd gedaan tot debarkement der L.D., seinde Hr. Ms. „Macasser" terug: „communicatie onmogelijk", waarna order kwam bij Tjelang, aan de Zuidzijde der Rigasbaai, met 2 dagen vivres te debarkeeren.

Nadat dit op den V. M. was geschied, waarbij weinig last van de branding werd ondervonden, en nadat een patrouille om de Z. was gemaakt, nam de L.D. haar intrek in de zich hier bevindende missigit. Ook de vivres werden hier opgestapeld. Daar wij ons in vijandelijk land bevonden en onze troep klein was, moest de uiterste zorg besteed worden aan de beveiliging van het bivak, waartoe vele posten in het omgelegen terrein werden uitgezet en een uitkijk boven in de missigit werd geplaatst. Gedurende den nacht kregen wij een voorproefje van het weder, dat we tijdens het verder verloop der expeditie in den regel hadden. Hevige slagregens verzwaarden den beveiligingsdienst zeer.

Den volgenden morgen maakten wij een patrouille in N.-lijke richting en des middags kwam de colonne te Tjelang aan; zeer vermoeid en zonder met den vijand slaags te zijn geweest.

De L. D. leverde, ook gedurende den nacht, de bezetting op een nabij 't bivak gelegen domineerenden heuvel. De aflossing dezer wacht was zeer bezwaarlijk, daar de weg, door 't met struikgewas en alang-alang begroeide terrein, in den stikdonkeren nacht moeielijk te vinden was.

Den 17en September rukte de geheele colonne langs de Rigasbaai om de N., en bereikte tegen den middag het vroegere bivak Loh Timoen.

Daar er berichten ingekomen waren, die meldden, dat TJOET NJA DIN, een van OEMAR's vrouwen, zich in de buurt van Pengapit, een benoorden Rigas gelegen plateau, zou schuilhouden, rukten de maréchaussée, de L. D, en 2 compagnieën van het 6e bataljon den 18en September uit. De 2 andere compagnieën hielden 't bivak bezet. Na een driedaagschen tocht, waarop geen aanraking met den vijand werd gekregen, keerde de colonne in het bivak terug.

In dit bivak, waar in den nacht van 18 op 19 door 't vuur der schildwachten, die Atjehers in het struikgewas meenden te zien, alarm was gemaakt, was ondertusschen de assistent-resident der Westkust aangekomen, meldende, dat de radja van Tenom was ingesloten door OEMAR's benden en al zijn goederen

hem ontroofd waren. Naar aanleiding van dit bericht werd onmiddellijk, na aankomst der colonne, een begin gemaakt met 't embarkement.

Op den A.M. gingen de schepen onder stoom, welke, na gedurende den nacht voor Tenom, bij wijze van schijnmanoeuvre, ten anker gekomen te zijn, op de D.W. van den 21sten ter reede van Boeboen kwamen. De laatste berichten meldden n.l., dat T. OEMAR zich in 't iets verder in 't binnenland gelegen Tjot Semereung zou bevinden.

Nu dachten wij hem toch eens op 't lijf te vallen.

Onder dekking van gewapende sloepen werd in twee échelons geland zonder tegenstand te ondervinden en bleek de bevolking vriendschappelijk gezind, terwijl OEMAR zich niet meer in Tjot Semereung, maar in 't N.lijker gelegen Waïla zou ophouden.

Dit was een deceptie, zooals we er later nog vele zouden ondervinden.

Aan den radja van Tenom werd een brief gezonden met den last zich bij de colonne te voegen en ondertusschen in een nabijgelegen kampong het bivak betrokken.

Den volgenden morgen maakte de L. D. met een compagnie infanterie een verkenning naar Tjot Semereung, welke kampong, na een marsch door een terrein, zoo modderig, dat zij, die wat klein van stuk waren, er van tijd tot tijd in dreigden te verongelukken, binnen 2 uur bereikt werd, zonder den vijand te hebben ontmoet. Daar de opnemer ongesteld was, had de staf den commandant der L. D. opgedragen voor een terreinschets te zorgen.

Den hierop volgenden dag gingen wij T. OEMAR in Waïla opzoeken, waartoe de geheele colonne in den morgen langs het strand afmarcheerde, de L. D., als steeds, aan het hoofd der hoofdcolonne.

Ook nu mocht het niet gelukken aanraking met den vijand te krijgen, daar, bij aankomst aan de koewala Waïla, hij reeds gevlucht bleek te zijn. Een bivak werd in de kampong, op den rechteroever der koewala, betrokken, waar den volgenden dag rust werd gehouden. Er waren reeds vele zieken, vooral bij de landmacht. De L. D., die door 't gelijktijdig optreden eener gecombineerde L. D. op de N.-kust niet kon worden aangevuld, was tot 72 bajonetten geslonken.

Het lag in de bedoeling nu een deel der vivres te debarkeeren, 't geen aan de schepen geseind werd. Door de zware branding, die den vorigen dag de Chineesche sampans reeds had verhinderd de koewala binnen te komen, was het niet verantwoord met deze vaartuigen de ontscheping te wagen. Hr. Ms. „Macasser" seinde dit dan ook en vroeg om de „prauw poekat", een Atjehsch visschersvaartuig, dat zich in de branding zeer goed houdt en waarmede wij de koewala waren overgezet, te zenden.

Op last van den bevelhebber werd nu echter aan den wal

't sein gedaan, „8 dagen vivres debarkeeren, desnoods prauwen opofferen."

Aldus gebeurde het; het verlangde werd in de prauwen geladen en deze werden door de branding, om zoo te zeggen, op strand geworpen. Een er van sloeg om. De vivres waren nu aan den wal, maar van terugkeer naar de schepen was geen sprake, zoodat alle sampans voorzichtig langs 't strand in de koewala werden gesleept.

Dit zou ons later veel moeite en eenige dagen oponthoud kosten.

Nadat in den avond de radja van Tenom, een weinig vorstelijke verschijning, die door zijn trawanten wegens ziekte in een tandoe werd gedragen, zich bij den bevelhebber had gemeld, rukten wij den volgenden morgen naar het Noordelijker gelegen Tenom op, waarbij 2 compagnieën het bivak Waïla vasthielden en de „Macasser" de colonne langs de kust volgde, teneinde de troepen zoo noodig met haar vuur te ondersteunen.

Panglima Aroen, een der bendehoofden van Oemar, zou, volgens spionnenberichten, aan de koewala Bakong, een Z.lijke monding der kali Tenom, 2 bentings bezet houden.

Bij aankomst aan de koewala Bakong werd deze verzand en een vervallen bentinkje onbezet bevonden, terwijl, bij verder doorrukken, eenige aan de monding der Tenom-rivier opgeworpen loopgraven bewezen, dat de vijand ons het overtrekken van de kali van om de N. had willen beletten. Nu waren echter ook deze onbezet.

Was de maréchaussée de snelstroomende kali reeds overgetrokken, de overige troepen kregen order bivak, in een aan den linkeroever gelegen tjemarabosch, te betrekken, daar de kampongs aan de overzijde toch verbrand heetten. De hier doorgebrachte nacht behoorde niet tot de aangenaamste, daar het voortdurend regende en materiaal voor afdakjes zeer schaarsch was.

De meesten onzer waren dan ook maar blij toen de tonen der reveille weder leven in 't bivak brachten en weldra stond de L. D. met een Amboneesche compagnie klaar om de rivier te worden overgezet.

In den namiddag in de kampong Tenom aangekomen, welke door Oemar's benden, op enkele huizen na, in de asch was gelegd, bivakkeerden wij hier gedurende den nacht en keerden den volgenden morgen naar de monding der kali Tenom en van hier naar Waïla terug. Deze marsch was zeer vermoeiend; de L. D. hield zich goed, achterblijvers kwamen niet voor.

Het plan was nu den 29sten naar Boeboen terug te keeren, doch daar de prauwen, noodig voor 't embarkement op Boeboen, niet konden worden opgeofferd en zij niet door de branding naar buiten konden, was de colonne verplicht voorloopig op Waïla te blijven, ten einde een gunstiger weersgesteldheid af te wachten.

Van deze gedwongen rust maakten onze matrozen en mariniers gebruik om in den avond een bal champêtre, afgewisseld door zang, op touw te zetten; alles begeleid door een harmonica, die

korporaal der Europeesche compagnie op listige wijze te velde had weten mee te voeren. En al had menig jantje zijn chacune anders gewenscht, toch heerschte er een vroolijkheid van belang, vooral als een der Chineesche koelies, met den doodschrik op zijn gezicht, genoodzaakt werd aan Terpsichore te offeren.

Den 30sten September beproefde de commandant der L.D. twee met matrozen bemande prauwen naar buiten te brengen, doch ook dit mocht, niettegenstaande de uiterste krachtsinspanning, niet gelukken. Een der prauwen werd stukgeslagen.

Ook verschillende pogingen van Hr. Ms. „Sumbawa", die ter vervanging der „Macasser" ter reede was gekomen, om een lijn naar den wal te krijgen, mislukten. Hier was o.a., nadat eenige pogingen met drijvers mislukt waren, getracht een overboord gezet varken met de lijn naar den wal te doen zwemmen. Toen ook dit niet slaagde, bood een inlandsch matroos, een buitengewoon goed zwemmer, aan de lijn naar 't strand te brengen. In de branding was hij echter genoodzaakt deze los te laten en hij werd meer dood dan levend door onze matrozen op 't droge gebracht.

Den volgenden morgen gelukte het onzen commandant eindelijk in een met Atjehsche roeiers bemande „prauw poekat" de „Sumbawa" te bereiken en een vlaggelijn aan den wal te brengen.

Nu was 't gemakkelijk schip en strand met eenige op elkaar gestoken trossen en paardelijnen te verbinden, waarmede de sampans naar buiten gehaald konden worden.

Ondertusschen marcheerde de colonne af, uitgezonderd 1 compagnie infanterie en de L. D., welke laatste den geheelen dag met 't uitbrengen der prauwen bezig was. Beide laatstgenoemde afdeelingen betrokken een bivak in de open lucht, waar wij gedurende den ganschen nacht van den regen genoten, en volgden den anderen morgen de colonne naar Boeboen.

Daar er berichten ingekomen waren, die meldden, dat T. Oemar zich in het Lagensche zou ophouden, werd met frisschen moed aan boord van Hr. Ms. „Bali", „Sumbawa" en het G.S.S. „Albatros" geëmbarkeerd, welke schepen tegen het vallen van den avond als 1e échelon onder stoom gingen.

In den morgen van den 30sten October in de baai van Gloempang ten anker gekomen, werd onder bescherming der gewapende sloepen gedebarkeerd, onder leiding van den commandant van Hr. Ms. „Bali."

Nadat drie prauwen met maréchaussée behouden aan wal waren gekomen, ging een vierde over den kop. Nu werd een Z.lijker landingsplaats aangewezen, waar minder branding stond, doch welke verder verwijderd was van de kampong Lagen, en werden hier de overige troepen aan wal gezet.

De L D., die hier het eerst debarkeerde en stelling nam, rukte, nadat ook eenige brigades maréchaussée waren aangekomen, onmiddellijk langs 't strand om de N., ten einde de eerst gelande brigades, zoo noodig, te steunen en hulp te verleenen bij 't redden der drenkelingen.

Het bleek toen, dat een sergeant en 5 minderen, benevens een dwangarbeider in de golven waren omgekomen; 19 karabijnen, waarvan er later eenige aanspoelden, werden vermist.

Toen de troepen aan den wal waren, werd in de kampong Lagen 't bivak betrokken en nu bleek, dat OEMAR hier wel was geweest, doch intijds de wijk naar het binnenland had genomen.

T. BINTANG LAGEN, een deftige oude heer, die tot onze niet geringe verbazing eenig Fransch sprak, maakte zijn opwachting bij den bevelhebber, en deelde mede, dat OEMAR zich in Masin zou bevinden, waarheen van hier uit een weg leidt. Deze bleek echter bij een den volgenden dag gemaakte verkenning onbegaanbaar, een eigenschap, die de meeste wegen hier op de W.-kust in meerdere of mindere mate gemeen hadden.

De officieren der L. D. hadden in dit bivak hun intrek in 't ruime huis der ambulance genomen, dat zich in 't bezit van een lamp mocht verheugen. De ruimte onder dit huis scheen een sterke aantrekkingskracht op de Chineesche koelies uit te oefenen, 't geen ons duidelijk werd, toen op een morgen, tot groote verontwaardiging van den chef onzer seinbrigade, uit iedere seinvlag een Chineesch te voorschijn kwam.

Nadat het 2e troepenéchelon, dat door de schepen van Boeboen was gehaald, was gedebarkeerd en den volgenden dag rustdag gehouden, terwijl de L. D. met behulp der schepen eenige prauwen door de branding naar buiten bracht, werd in den morgen van 7 October naar het Zuidelijk gelegen Rigas opgerukt, teneinde vandaar uit te trachten Masin te bereiken. Onder hevige regenbuien werd de tocht ondernomen.

Aanvankelijk leidde de weg over de rotsen, later langs het strand, totdat tegen 11 uur v.m. door de sawahs op Loh Timoen werd aangemarcheerd. Dit laatste gedeelte van den weg, waarop de manschappen bijna voortdurend tot den buik door het water liepen, en er van tijd tot tijd tot de schouders in verdwenen, was weinig opwekkend, hoewel 't aan komische scènes natuurlijk niet ontbrak.

Te 1 uur bereikten we 't vroegere bivak en was alle leed weer vergeten; de trein had in het ondergeloopen terrein ontzettende moeielijkheden, zoodat de achterhoede dan ook eerst om 6 uur 's avonds aankwam.

Dicht bij de kampong had de infanterie eenige salvo's op gewapende Atjehers gegeven en 4 man gevangen genomen. 1 BEAUMONT-geweer en eenige blanke wapenen werden buit gemaakt.

De beide nu volgende dagen waren rustdagen, gedurende welke de van Kota Radja gezonden vivres ontscheept werden. Door een ruime zending uit de scheepstoko van Hr. Ms. „Prins Hendrik" konden wij onze manschappen en ook velen der landmacht van tabak en andere versnaperingen voorzien, die zeer in den smaak vielen.

Ook het „Roode Kruis" liet zich niet onbetuigd en toonde door ruime zendingen ook aan de „modderexpeditie" te denken.

Daar de „Macasser" wegens een gebrek aan de ketels naar Oleh-leh vertrok, werd de adelborst 1e kl. VINK bij de seinbrigade vervangen door den luit. ter zee 2e kl. A. W. BOEKE van Hr. Ms. „Bali"; later werd deze door den adelborst 1e kl. Jhr. G. L. SCHORER vervangen.

Den 9en werd het marschbevel voor den volgenden dag uitgegeven:

Marschbevel voor 10 October.

I. T. OEMAR's benden bevinden zich in Pantai Koejong en hebben loopgraven bezet op den Glé Ampich, tusschen Panton Bilik en P. Koejong. TJOET NJA DIN bevindt zich in Baba Pieuh.

II. Te Pengapit wordt een vivresdepôt opgericht.

6u afmarsch. Volgorde:

Voorhoede: maréchaussée met ambulance.

Hoofdcolonne: L.D. — ambulance — 1 compagnie 6e bataljon — 2 compagnieën 6e bataljon met trein onder majoor DE JONGH.

III. Plaats bevelhebber: hoofd der hoofdcolonne.

IV. 1 Compagnie houdt 't bivak Loh Timoen vast.

V. Van Pengapit wordt de overgang van de Kr. Lagen verkend, waarna nadere bevelen omtrent vivresopvoer naar Pengapit zullen volgen. Intusschen laat de fungeerend intendant 10 dagen vivres debarkeeren.

o/l. de Chef van den Staf

w. g. PIERA. 1)

Volgens 't marschbevel uitgerukt, de L.D. nu nog 3 officieren en 63 bajonetten sterk, verdeeld in 2 sectiën, werd tegen den middag op den Pengapit het bivak betrokken. Ook hier sliepen wij weder onder den blooten hemel, terwijl op de omliggende heuvels gedetacheerde sectiën het bivak tegen een overval beveiligden.

Een verkenning, denzelfden dag gemaakt, vond den weg naar P. Koejong, vroeger door de troepen gevolgd, geheel onder water en onbegaanbaar, doch den volgenden dag werd door den bevelhebber, die zelf met de L.D. op verkenning ging, een iets hooger gelegen pad gevonden, dat hoewel niet schitterend, toch bruikbaar was. Wij maakten door 't omkappen van boomen een brug over de Oeloë Angoen en strekten den tocht nog ongeveer een kilometer uit, waarbij bleek dat langs dezen weg 't doel te bereiken was.

Na terugkomst in 't bivak zond de bevelhebber onmiddellijk een compagnie naar Rigas om vivres te halen, die den volgen-

1) De beide in dit marschbevel genoemde plaatsen P. Bilik en P. Koejong lagen beN. Pengapit aan de Kr. Lagen. Hier beN. van lag Masin, zoodat de strekking van den weg Rigas—Masin vrijwel Noord was. Baba Pieuh is een in de nabijheid van Masin gelegen kampong.

den dag, na een marsch vol moeielijkheden, met 't verlangde arriveerde.

Toen wij onzen fungeerend intendant, die met behulp van zijn onafscheidelijken drijver Heinrich zijn sapi's over boomstammen en rotsblokken wist te krijgen, waarvan een fatsoenlijke koe zou sidderen, al zwoegend onder zijn verantwoordelijkheid, tusschen zijn blikken rats en bullebief, 't bivak zagen binnentrekken, vergaven we hem alweer, dat hij ons den laatsten tijd zóóveel hutspot te eten gaf, dat 't volk al had uitgemaakt dat de „oranje rats" zeker ter gelegenheid van de Kroningsfeesten zoo overvloedig werd verstrekt.

Den 13en October werd uitgerukt, waarbij een compagnie Pengapit bezet hield. Nadat bij P. Bilik de Kr. Lagen was overgestoken en op den Glé Ampich geen loopgraven waren gevonden, bereikten wij op den middag P. Koejong. Juist voor het binnenrukken dezer kampong, toen de L.D. zich in een alang-alang-veld bevond, werden van de op ± 700 M. afstand gelegen heuvels eenige salvo's uit achterlaadgeweren op de hoofdcolonne afgegeven. Deze goed gerichte en mooi afgegeven salvo's maakten het waarschijnlijk, dat wij hier met OEMAR's benden te doen hadden. Vlug doortrokken wij de kampong; de vijand opende een wel onderhouden vuur op de aan de andere zijde deboucheerende troepen. Een der koelies van onze tandoes kreeg hier een schot door 't hoofd. De maréchaussée, die den vijand reeds eenigen tijd onder vuur had genomen, deployeerde zich nu in 't open terrein, terwijl de L.D. op den rechtervleugel haar gevechtslinie versterkte. Zonder veel tijd met vuren te verliezen, rukte de L.D. met een compagnie infanterie tegen de meest Oostelijk gelegen heuvels op, terwijl de maréchaussée de meer Westelijke beklom. De vijand, die voortdurend het vuur op ons had onderhouden, vluchtte vóór de troepen hem konden bereiken, doch bloedsporen en verscheidene kogelgaten in de boomen deden veronderstellen dat onze kogels hun doel niet gemist hadden. Slechts een, met BEAUMONT-geweer gewapend Atjeher, waarschijnlijk een Panglima, werd afgemaakt. Tijdens het oprukken door het open terrein had een onzer matrozen een schotwond in de pols gekregen.

Op 't signaal „retireeren" verzamelden de troepen zich in de kampong, terwijl een sectie infanterie een der domineerende toppen bezet hield. Bij aankomst in 't bivak betuigde de bevelhebber zijn tevredenheid over de houding der L.D.

Ook bij andere gelegenheden mochten wij de voldoening smaken te zien, dat de diensten der L.D., die, door de bijzondere omstandigheden dezer expeditie, ook op maritiem gebied tot haar recht kwam, zeer op prijs werden gesteld.

Met de geheele colonne rukten wij den volgenden morgen op naar Masin; aanvankelijk door moerassen, later over een heuvelterrein, waar lianen in grillige kronkelingen zich om de rechtopgaande stammen der woudreuzen strengelden en bruisende bergstroompjes ons een welkome lafenis boden.

In den namiddag daalden wij in de vallei van Masin af, zonder den vijand te ontmoeten. Bij het binnentrekken van de kampong vuurden eenige bewoners op de maréchaussée, die dit vuur met kracht beantwoordde, de Kr. Masin overstak en deze weinig gastvrije bewoners achtervolgde.

Nadat de L.D. het terrein nog een kwartier gaans verder verkend had, zonder vijanden te zien, werd 't bivak aan beide oevers der kali in de kampong betrokken.

Den volgenden morgen bleven wij in 't bivak en maakte de maréchaussée met een colonne een excursie naar Baba Pieuh, zonder ook nu den vijand te ontmoeten. Toekoe Oemar was dus waarschijnlijk om de Oost getrokken en de bende, waarmede wij bij P. Koejong slaags waren geweest, een deel zijner achterhoede.

Was het de laatste dagen goed weer geweest, dezen nacht regende het weder als van ouds, zoodat de bevelhebber, uit vrees voor een banjir, midden in den nacht de op den rechteroever gelegerde troepen de kali deed oversteken. Er waren de laatste dagen veel zieken gekomen, zoodat de L.D. nu nog slechts 50 valide manschappen telde.

Op den terugmarsch naar P. Koejong den 16en October, werden enkele schoten op de colonne gelost, terwijl den volgenden dag bij den marsch naar Pengapit slechts de voorste afdeelingen werden beschoten en een Atjeher de spits met een lans aanviel, waardoor een sergeant der maréchaussée werd verwond.

In P. Koejong werden wij gedurende den nacht opgeschrikt door een hevig rumoer en een geroep van „brand", „overval" en dergelijke onaangenaamheden meer. Weldra hoorden wij echter, dat er niets loos was, waarna ieder met bekwamen spoed zijn slaapplaats weer opzocht. Bij onderzoek bleek een huis van een der Amboneesche compagnieën ingestort te zijn; eenige der hierdoor verschrikte soldaatjes waren onder luid geschreeuw op ons huis aangestormd en dit had aanleiding tot de opschudding gegeven.

Bij laatstgenoemde terugmarschen en ook bij dien naar Rigas op den 18en October marcheerde de L.D. achter den trein, die voornamelijk door het meevoeren der zieken in de tandoes, over het moeielijke terrein, zooveel oponthoud had, dat wij steeds uren na de voorhoede in 't bivak kwamen. Loh Timoen b.v., waar de voorhoede te 10u v.m. aankwam, bereikten wij eerst te 5u n.m. In laatstgenoemd bivak werden de manschappen en de officier van Hr. Ms. „Macasser", die naar Penang vertrok, vervangen door 20 man van Hr. Ms. „Bali", onder bevel van den luitenant ter zee 2e kl. C. F. Kruisinga, zoodat de sterkte der L.D., na evacuatie der zieken en van den gewonde werd: 2 officieren en 47 bajonetten. De vier nu volgende dagen werd rust gehouden en daar, volgens ingekomen berichten, T. Oemar zich te Kroeng Sabil ophield, den 23en naar Tjelang gemarcheerd, ten einde van hier uit laatstgenoemde plaats te bereiken; een deel der colonne ging over zee.

Te Tjelang gekomen luidden de berichten, dat T. Oemar ook Kroeng Sabil reeds verlaten had en op weg was naar Melaboeh. De troepen werden nu over zee in twee échelons naar Boeboen vervoerd, en nadat de L.D. met een compagnie een tocht naar Tjot Semereung had gemaakt, teneinde de rijstvoorraden, door T. Oemar daar bijeengebracht, te vernielen, den 27en met de geheele colonne uitgerukt om T. Oemar in de bovenstreken van Boeboen op te zoeken. Onze versterking te Melaboe was 't einddoel van den tocht.

Daar een zware marsch in 't vooruitzicht was, werd de algemeene trein aan boord der schepen gezonden en met zoo licht mogelijke bepakking en noodrations in den vroegen morgen afgemarcheerd.

De opperbevelhebber, die zich reeds sedert eenigen tijd minder wel gevoelde, zag zich nu genoodzaakt het bevel over te dragen aan den commandant van het 6e bataljon, den majoor C. A. de Jongh. Na een kleine tien kilometer langs het strand te hebben gemarcheerd, werd het binnenland ingetrokken en tegen den middag, na een zeer zwaren marsch door buitengewoon modderig terrein in een pepertuin, gerust, om de achterhoede in te wachten. Hierna zette de colonne den tocht voort door welonderhouden pepertuinen; een onbezet gevonden benting werd verbrand.

Bij het deboucheeren in een open vlakte kregen maréchaussée en L.D. plotseling vuur, waarop deze afdeelingen links uit de flank maakten en attaqueerden zonder echter den vijand in handen te kunnen krijgen; 1 maréchaussée werd gewond. Ook bij een verder uitgestrekte verkenning der L.D. werd geen vijand gevonden.

Ondertusschen waren de overige troepen op 't open terrein verzameld en nu werd in drie colonnes doorgerukt, ten einde de tusschen dit punt en Melaboeh gelegen bentings, te Roending, te nemen en te slechten. De L.D. en Europeesche compagnie, welke de meest linksche colonne vormden, stuitten achtereenvolgens op 6 bentings, die echter verlaten bleken. Nadat alle gedeeltelijk vernield waren, werd tegen den avond op Melaboeh aan gemarcheerd, dat na 't doortrekken van een diep moeras in 1½ uur door de L.D. bereikt werd, en waar de uitgeputte troepen, die van den vroegen morgen af bijna onafgebroken bezig waren geweest, een, zij 't ook gebrekkig, onderkomen vonden. De laatste troepen waren eerst te 10^{u} n.m. in 't bivak. Met dezen tocht was het aandeel der L.D. in de krijgsverrichtingen vrijwel afgeloopen.

Na den 29^{en} en 30^{en} deelgenomen te hebben aan tochten naar Roending, teneinde aldaar eenige nog overgebleven bentings te slechten, en in den morgen van den 31en October een versperring in de koewala Tjankoel met behulp der sloepen van Hr. Ms. „Bali" te hebben opgeruimd, embarkeerde de L.D. aan boord van laatstgenoemden bodem, die den volgenden dag het detachement van Hr. Ms. „Prins Hendrik" aan boord van zijn eigen schip teruggebracht.

Had steeds een goede geest en bijna tot 't laatst toe een opgewekte stemming geheerscht, en was iedere kletterbui gedurende den marsch slechts een nieuwe aanleiding tot vroolijk gezang geweest, nu was de terugkeer aan boord allen welkom, waar bij zooveel ontbering zoo weinig aanraking met den vijand was verkregen. Hoewel door 't groote aantal zieken gedurende deze afmattende expeditie — waarbij van de 49 dagen, gedurende welke de L.D. aan de operatiën deelnam, ruim 25 marschdagen waren en 21 maal van bivak werd verwisseld — het aantal valide manschappen der L.D. tot op minder dan de helft van 't oorspronkelijke was geslonken, zij, die gezond bleven, toonden zich steeds, onder alle omstandigheden, volkomen voor de hun opgegedragen taak berekend.

A. ten Broecke Hoekstra.

EENE MARINESTUDIE.

De doelmatigheid en wenschelijkheid van aanschaffing van oorlogsmaterieel bij de Nederlandsche Marine gedurende het tijdperk 1865—1899.

Hoofdstuk I.

Van bevriende zijde ontving ik een half jaar geleden ten geschenke het Verslag der Staats-Commissie benoemd bij Koninklijk Besluit van 18 Februari 1895 n°. 48, ten einde na te gaan „de wijzigingen ter bevordering eener goede contrôle van de Volksvertegenwoordiging op het beheer van het Departement van Marine enz. enz."

De lezing en bestudeering van dit in vele opzichten zoo merkwaardige Verslag, eerst 30 October 1897 uitgebracht, hetgeen ik elken marineofficier kan aanbevelen, en van het zoo belangrijke Afzonderlijke Advies van de minderheid der Commissie, deed bij mij het plan rijpen een onderzoek in te stellen omtrent de doelmatigheid en wenschelijkheid van aanschaffing, gedurende de laatste 35 jaren, van het oorlogsmaterieel der marine, hetwelk bestemd was of nog is tot de verdediging van de Nederlandsche Kust en Zeegaten en tot het dienst doen bij het Auxiliair eskader in Nederlandsch Indië, ten einde aldaar op te kunnen treden ook tegenover andere dan inlandsche vijanden.

Den lezers van het Marineblad worden de vruchten van dit onderzoek hierbij aangeboden met het verzoek in het oog te houden dat, ter wille van de beknoptheid, niet in allerlei kleine details, betrekking hebbende op het materieel, kon afgedaald

worden en bovendien al de gegevens daartoe ook niet beschikbaar waren.

Alleen in groote trekken zullen wij tevens behandelen de wijzigingen gedurende dit tijdperk in den bouw en het type dezer oorlogsschepen en van hunne geschut- en torpedo-bewapening, waarop later in een andere studie waarschijnlijk kunnen volgen de veranderingen in het stoomwezen dier schepen en hunner hulpwerktuigen benevens als slot het voorstel tot de wijzigingen in het beheer van het materieel aan boord der oorlogsschepen.

Alvorens over te gaan tot meer in details tredende beschouwingen acht ik het niet onnoodig er op te wijzen dat voor de juiste beoordeeling van het degelijke beheer, de doelmatigheid der aanschaffing en der kostbaarheid van het materieel der marine, men niet mag uit het oog verliezen dat het Departement van Marine een tal van uitgaven voor zijne rekening moet nemen en van werkzaamheden doet verrichten, die feitelijk in geen verband behoorden te staan tot de handelingen der Nederlandsche oorlogsmarine, waarvan de taak wegens financieele en personeele eischen veel beperkter moet zijn dan die van een eenigszins groote Zeemogendheid. Haar taak moest m. i. in het kort aan te duiden zijn als volgt:

1°. Medewerken in vereeniging met de Landmacht tot de verdediging der onafhankelijkheid van den vaderlandschen grond.

2°. Medewerken in vereeniging met de Landmacht in N.-I. en in W.-I. tot de verdediging onzer Overzeesche Bezittingen, hetzij zich die in Nederlandsch-Indië in hoofdzaak tot het eiland Java bepaalt, hetzij ook tot enkele versterkte punten daarbuiten; terwijl in West-Indië die taak veel beperkter moet zijn en zich hoogstens kan bepalen tot de verdediging van Curaçao en den toegang tot Paramaribo.

3°. Medewerken tot de handhaving der neutraliteit in de wateren van Nederland en die onzer Overzeesche Bezittingen.

4°. Het waken tegen molest van enkele groote gepantserde kruisers of kleine divisies, die onverwacht vijandelijk optreden in onze Overzeesche Bezittingen. Hierbij mag men niet vergeten dat de laatste eisch niet kan opgevoerd worden om *ten allen tijde* krachtig te kunnen optreden tegen kleine vijandelijke divisies welke zich nestelen willen op die punten van den uitgestrekten Archipel, welke ver van Java zijn gelegen. Om ten allen tijde dit te kunnen doen zou men versterkte kolenstations en beveiligde reparatiewerven moeten hebben op verschillende punten in den Archipel, hetgeen tot nu toe niet het geval is en naar mijne meening ook boven de draagkracht van een goed beheerd Nederlandsch Financiewezen zou gaan. Toch verplicht ons in het algemeen reeds de handhaving van Nederlands positie als Koloniale mogendheid in het Oosten, in verhouding tot zijne grootte, een sterke Zeemacht te onderhouden en daarom vooral moesten alle diensten buiten de boven omschreven taak der Zeemacht staande, betaald worden

door die Departementen welke daartoe de aanvraag deden of voor welke de marine feitelijk een deel van hun dienst verricht.

Indien men daarom werkelijk een zuiver oordeel wil vellen over de doelmatigheid en kostbaarheid van het beheer der Nederlandsche marine, dan kan onmogelijk het eindcijfer der marinebegrooting als basis daarvoor dienen.

Wanneer wij eens nagaan hoe vele diensten op allerlei gebied door de Nederlandsche marine verricht worden, die buiten de eigenlijke taak onzer oorlogsmarine liggen, en hoe vele zaken en personen buiten deze taak de marinebegrooting omvat en zij toch tot hun onderhoud of hun opleiding moet zorg dragen, dan zullen wij zien dat de Nederlandsche Natie en in casu Hare Volksvertegenwoordigers zich zeer vergissen, indien zij het nut der oorlogsmarine en de doelmatigheid van het beheer samenkoppelen aan de eindcijfers der marinebegrootingen.

Willen wij dus bij deze studie eenigszins daarover kunnen oordeelen, dan is het vóór alles noodzakelijk te onderzoeken welke elementen de marinebegrooting bevat, die feitelijk door andere takken van Dienst zouden behooren bekostigd te worden en daardoor de marinebegrooting tot een zuiverder beeld zouden terugbrengen van de werkelijke uitgaven der Nederlandsche oorlogsmarine.

Wanneer het Departement van Buitenlandsche Zaken een oorlogsschip vraagt om gedurende eenige maanden vreemde landen te bezoeken tot vlagvertoon of nabij een enkele haven gestationneerd te blijven gedurende langeren tijd ten einde de Nederlandsche belangen aldaar te beschermen en dat oorlogschip dientengevolge onttrekt aan de bij de taak der Nederlandsche Zeemacht omschreven verplichtingen, dan zouden de kosten der reizen heen en terug naar de oorspronkelijke bestemming van dat schip en die op het station zelf wel degelijk betaald dienen te worden door Buitenlandsche Zaken, evenals de reparatiën aan schip en inventaris en het verbruik van dien inventaris, welke van die reizen het gevolg zijn.

Reizen zooals van de „Wilhelmina" naar de Delagoabaai en naar China en Japan, de stationneering gedurende een jaar van een of meer schepen in de Levant enz. worden hiermede o. a. bedoeld.

Het Departement van Marine zorgt dan voor de kosten der traktementen, voeding en kleeding der bemanning dezer schepen en betaalt, door de hoogere kosten der voeding op zee, van die der traktementen door toelagen voor zeetraktement of die voor het verblijf tusschen de keerkringen, en voor de meerdere transportkosten voor de aanvulling der victualie en kleeding reeds uit den aard dezer onkosten de premie, welke men zou kunnen stellen voor de meerdere gelegenheid door deze aanvraag geboden aan het marinepersoneel van dit schip tot oefening in de nautische en practische marinewetenschappen.

Schattende de waarde van zulk een schip gemiddeld op *f* 2.500.000, hetwelk in 20 jaren verouderd of verbruikt is, dan

kost dit jaarlijks *f* 125.000, de onderhoudskosten van schip en inventaris zullen ongeveer even veel bedragen en zoo komen wij tot een gezamenlijk bedrag van *f* 250.000, hetwelk jaarlijks in mindering kan gebracht worden op de artikelen 13, 15, 17, 18 en 19 der IIde Afdeeling, Hoofdstuk A der Marinebegrooting.

Hetzelfde doch in meerdere mate moest het geval zijn met de oorlogsvaartuigen belast met de uitoefening van het Politietoezicht bij de zeevisscherijen in de Noordzee. Op de Zuiderzee en op de Nederlandsche rivieren geschiedt dit toezicht door vaartuigen en personeel niet behoorende tot den werkkring van het Departement van Marine.

Evenzoo zou de aanschaffing en het onderhoud der schepen belast met de uitoefening van het Politietoezicht in de Noordzee en die hunner inventarissen behooren betaald te worden door het Departement van Justitie. Het Departement van Marine zorgt weer voor de kosten der gagen, voeding, kleeding en onderhoud der bemanningen en beschouwt deze uitgaaf eveneens als een premie voor de meerdere gelegenheid zijn Personeel aangeboden tot het opdoen van zeemanschap en het beoefenen der kennis van de Nederlandsche zeegaten.

Het is zeker niet te hoog geschat wanneer wij aannemen dat op die wijze een bedrag van *f* 180.000 jaarlijks in mindering kan gebracht worden op de artikelen 13, 14, 15, 17, 18 en 19 der II^de^ Afdeeling Hoofdstuk A der Marinebegrooting.

Billijk zoude het ook zijn, omdat deze schepen voortdurend ten dienste van het Departement van Justitie staan, dat na het eerste 25 tal jaren der uitoefening van het Politietoezicht door de marineschepelingen dit Departement belast zou worden met het verstrekken van een evenredig deel der vaste pensioenen, niet de toelagen dus voor het verblijf tusschen de keerkringen, van het gezamenlijk aantal qualiteiten der bemanningen dier 3 schepen en kon jaarlijks alsdan op art. 72 van de Ve Afdeeling van de Marinebegrooting in mindering worden gebracht een bedrag door mij geschat op *f* 30.000.

Waar het Personeel der Zeemacht dienst doende in Indië geheel opgeleid en aangeworven wordt op kosten van het Departement van Marine en daarvoor op de Begrooting van het jaar 1899 een gezamenlijk bedrag van *f* 269.015 + *f* 3900 of ± 3 ton gouds wordt geraamd, brengt de billijkheid mede dat ook het Departement van Koloniën een evenredig aandeel draagt in die kosten naar gelang der aanwezige sterkte van het Marinepersoneel in N.-Indië en kan de III^de^ Afdeeling Hoofdstuk D in zijn geheel met dit aandeel, door mij op *f* 130.000 begroot, verminderd worden.

Ook moet billijkerwijze de verhooging der pensioenen van het Marinepersoneel, ontstaan door het verblijf in Ned.-Indië en dus niet in andere landstreken gelegen tusschen de keerkringen, betaald worden door het Departement van Koloniën. De diensten daar door de Marine verricht, kunnen wel bestaan, in tijd van oorlog met andere mogendheden, in het beschermen van specifiek

Nederlandsche belangen, maar voor verreweg het grootste en langdurigste deel komen die diensten toch geheel ten goede der N.-I. landstreken, waar de open zee beschermd wordt en tegen zeeroof, slavenhandel, diefstal en molest zulke maatregelen genomen zijn dat de koophandel daarvan geene belemmering ondervindt en op het gebied der hydrografie en geografie tal van diensten bewezen worden, waar men in N.-I. ook zelf het profijt van trekt, afgescheiden nog van het zeer groote aandeel dat de marine draagt in de handhaving van ons gezag tegenover de Indische volkeren en op die wijze bijdraagt tot hun rustige ontwikkeling en vooruitgang.

Het bedrag dier verhooging der pensioenen van het Marinepersoneel wordt door mij geschat op ± *f* 400.000 en kan hiermede art. 72 van de Ve Afdeeling der marinebegrooting verminderd worden.

Van de IVe Afdeeling der Marinebegrooting behooren de hoofdstukken Loodswezen, betonning en bebakening, en verlichting meer eigenaardig thuis bij de Begrooting van Waterstaat, Handel en Nijverheid, het hoofdstuk Hydrografie moet m. i. altijd onder het Departement van Marine blijven ressorteeren, vooral ook om het voortdurende toezicht op de inrichting en bijhouding der geheime kaarten.

Op de Marinebegrooting van het jaar 1899 wordt voor de IV^de^ Afdeeling, met uitzondering der hydrografie, een bedrag uitgetrokken van *f* 2.349.053.—, daar tegenover staat eene raming van vermoedelijke opbrengst van loodsgelden van *f* 1.950.000.—. Nu is bij het eerste bedrag een speciale som voor den aanbouw van een stoomloodsvaartuig en kan dit voor andere jaren waarschijnlijk kleiner geraamd worden.

De overbrenging van deze Afdeeling zou dus in 1899 de Marinebegrooting in werkelijken zin ontlasten met een bedrag van *f* 2.349.053 — 1.950.000 = *f* 399.053, doch laten wij de gemiddelde jaarlijksche ontlasting op *f* 350.000 stellen, omdat in andere jaren de uit te trekken som voor aanbouw kleiner kan zijn.

De pensioenen en onderstanden van het personeel, ressorteerende onder deze afdeeling, door mij geschat op ± *f* 100.000, zouden ook in mindering kunnen komen van art. 72 der V^de^ Afdeeling der Marinebegrooting.

Ten slotte moet opgemerkt worden, dat de kosten eener oorlogsmarine voor een klein deel ook meer van toevallige oorzaken kunnen afhangen, al heeft men een degelijk beheer en een goede vaste organisatie.

Of de schepen gedurende een bepaald jaar op hunne reizen te worstelen hebben met meer of minder slecht weer, met meer of minder aangroeiing en daardoor de kosten der reizen en der dokuitgaven toenemen met eventueele reparatiekosten tengevolge van ontstane schade door stormweer of aanvaring, met het verloren gaan door eenige andere oorzaak, dit zijn allen factoren wel inwerkend op de algemeene kosten der Marine, doch meer afhankelijk van toevallige oorzaken, waarop het Depar-

tement van Marine weinig of geen invloed kan uitoefenen.

Dat het verloop der marineschepelingen, door het vroegtijdige pensionneeren, tengevolge van ontstane ziekten en het verlaten van den dienst door tegenzin in het voortdurend afwisselende leven vol bezwaren, wanneer men een gezin te onderhouden heeft, door het betrekkelijk gemakkelijk verkrijgen van eene betrekking aan den wal, door de draineering der groote steden, die tal van hunne hoogere en lagere beambten op scheepvaart- en politiegebied recruteeren uit de verschillende rangen der marineschepelingen, grooter is dan bij eenigen anderen tak van Nederlandschen Staatsdienst, dat daardoor de algemeene kosten voor dit personeel ook hooger zijn, wie kan dit tegenspreken! En toch moet ook met deze factoren rekening gehouden worden bij de beoordeeling eener oorlogsmarine en haar degelijk beheer.

Een raming, met welk gezamenlijk bedrag het cijfer der Marinebegrooting, naar aanleiding dezer beschouwingen, zou verlaagd kunnen worden, geeft het navolgende staatje.

Voor rekening van:

het Departement van Buitenlandsche Zaken.		
Gedurende 10—12 maanden, 1 schip voor buitenlandschen dienst: de kosten voor het in dienst stellen en houden, het onderhoud, de herstelling en het opleggen, benevens alle uitgaven voor suppletie van den voorraad steenkolen, krijgs- en andere behoeften en die van het periodiek dokken, schoonmaken en schilderen	*f*	250.000
het Departement van Justitie.		
Alle kosten van *aanschaffing* en *uitrusting*, van het in dienst stellen en houden, het onderhoud, de herstelling en het opleggen der drie schepen, bestemd voor het Politietoezicht op de zeevisscherij in de Noordzee	„	180.000
Aandeel in de pensioenen der bemanning dier schepen	„	30.000
het Departement van Koloniën.		
Aandeel in de opleidings- en wervingskosten van het Personeel der Marine . . . . ,	„	130.000
Aandeel in de pensioenen van het Personeel der Marine wat betreft de uitkeeringen der verhooging voor het werkelijk verblijf in de Nederlandsch-Indische wateren	„	400.000
het Departem. v. Waterst., Handel en Nijverheid.		
Werkelijke ontlasting der Marinebegrooting door overbrenging van Loodswezen, betonning en bebakening en verlichting	„	350.000
Vermindering met de pensioenen en onderstanden van het onder die takken van dienst ressorteerende personeel.	„	100.000
Totaal . .	*f*	1.440.000

Zoo komen wij tot de belangrijke som van *f* 1.440.000 en geloof ik dat door mij nog niets te hoog is geraamd, er is o.a. geen aandeel berekend voor het Departement van Buitenlandsche Zaken in de pensioenen der bemanning van het voor zijne rekening dienstdoende schip, evenmin voor het Departement van Oorlog in rekening gebracht de garnizoensdiensten, welke het korps Mariniers verricht.

De uitgaven voor de Marine worden in 1899 geraamd, na aftrek der inkomsten van het Loodswezen, ad *f* 1.950.000, op *f* 15.910.721,12^5 – *f* 1.950.000 = *f* 13.960.721,12^5, zoodat na toepassing der bovengenoemde maatregelen, de eigenlijke uitgaven voor de Nederlandsche Oorlogsmarine bedragen

f 13.960.721,12^5 – *f* 1.440.000 = *f* 12.520.721,12^5,

hetgeen een heel wat kleiner cijfer is dan men gewoonlijk voor de oorlogslasten, wat de Marine betreft, gelieft aan te nemen, vooral als men dan maar rondweg zegt: Onze Marine kost 16 millioen per jaar!

Eerst nu zou de Nederlandsche natie een duidelijker en zuiverder beeld krijgen van de uitgaven voor hare oorlogsmarine en dan ook zoude het Hoofd van het Departement van Marine gemakkelijker zijn eigen taak als oorlogsminister over de Nederlandsche zeeën en wateren kunnen overzien en behartigen en misschien overgaan tot de invoering van een hervorming in het administratief en technisch beheer der Marine, dan eerst zouden ook aan de ambtenaren bij de Marine kunnen worden opgedragen de meerdere werkzaamheden, welke voort zouden spruiten uit de zorg voor het meer gedetailleerd en daardoor misschien zuiniger beheer der oorlogsschepen en hunne inventarissen.

Na het voorop stellen dezer algemeene beschouwingen, waardoor het den belangstellenden lezer duidelijk kan zijn geworden, dat feitelijk elke Marinebegrooting ook een tal van uitgaven ten dienste van andere Departementen van onze Staatshuishouding bevat, zullen wij overgaan tot het onderzoeken hoe en op welke wijze en wanneer het oorlogsmaterieel der Marine veranderde, werd aangeschaft, en of de doelmatigheid dier aanschaffing later is gebleken of wel de wenschelijkheid daarvan betwistbaar was.

Om tot een geregeld overzicht te geraken der schepen, die bestemd zijn tot het verdedigen der Nederlandsche kusten en zeegaten en ook die, welke in Nederlandsch-Indië kunnen optreden bij het auxiliair eskader en waarover deze studie alleen handelt, dienen Staat no. I^a en no. I^b.

Zij bevatten een overzicht dier schepen, waarvoor de gelden tot aanbouw zijn toegestaan door de Volksvertegenwoordiging en die dientengevolge op stapel zijn gezet gedurende het tijdvak 1865–1899, waarbij volledigheidshalve nog 3 houten schepen zijn vermeld die, vóór 1862 gebouwd, voornamelijk gedurende dat tijdvak dienst deden.

Men leert daaruit zien hunne waterverplaatsing, de tijd-

stippen waarop en op voordracht van welken Minister der Marine tot den aanbouw besloten is, bij welke industrieele inrichting zij zijn gebouwd, het type waartoe zij behooren en wat er op heden nog van dit schepenmaterieel bestaat.

Op overtuigende wijze komen wij nu tot het inzicht hoe oud het grootste deel is der nog aanwezige vloot en ook dat de verhouding van het aantal ijzeren met hout bekleede schepen tot dat der overige typen te groot is, nu deze schepen hun strijdwaarde tegen een buitenlandschen vijand verloren hebben.

Gerust kunnen wij aannemen, dat de op den staat voorkomende cijfers der nog in M^3 waterverplaatsing aanwezige schepen, den werkelijken toestand veel te gunstig voorstellen. Schepen, die voor een groot aantal 30, 25 en ruim 20 jaar oud zijn, hebben in een tijdvak, waarin de Marinewetenschappen op het gebied van het stoomwezen, de bewapening, de pantsering, de verhooging van het drijfvermogen en de hoedanigheid van het gebezigde materiaal zulk een hooge vlucht namen, uit den aard der zaak geheel of gedeeltelijk hunne oorlogswaarde verloren, waartoe zoo wat al de schepen behooren, welke vóór 1879 op stapel zijn gezet.

Voor het geleidelijk overzicht onzer beschouwingen verdeelen wij den geheelen duur van het tijdvak in 3 deelen, namelijk van 1865—1879, van 1879—1889 en van 1889—1899.

Het *eerste tijdvak, van 1865—1879*, kan genoemd worden het scheppingstijdvak eener defensievloot en eener spartopedovloot voor Nederland en van een paar gepantserde strijders voor Nederlandsch-Indië.

Op matige wijze werd aangebouwd een geheel of gedeeltelijk ijzeren gepantserde vloot van niet te grooten diepgang en kostbaarheid, bewapend met getrokken voorlaadgeschut, hetwelk afdoende beschermd was opgesteld; bovendien bezat deze vloot een voldoende snelheid volgens de toenmalige eischen, echter was zij nog niet voorzien van al die kleine werktuigen, welke het moderne schip zoo ingewikkeld en kostbaar maken.

De 2 grootste strijders, de „Prins Hendrik” en de „Koning der Nederlanden”, ontvingen een vaste bestemming bij het auxiliair eskader in Nederlandsch-Indië. Zij pasten niet meer in het voorgenomen kader onzer beperkte verdedigingsopvatting, waarbij het optreden buitengaats tot de zeer hooge zeldzaamheden moest gerekend worden, en werden meer geschikt geacht mede te kunnen werken tot de verdediging van Nederlandsch-Indie en tot het beletten van de mogelijkheid van een coup de main op ons N.-I. gebied door een of enkele vreemde gepantserde strijders, waar zij zich in dien tijd zeer goed mede konden meten, omdat vooral toen door de groote Zeemogendheden nog het beginsel werd gehuldigd hun oudere materieel in de Aziatische wateren te benutten en de opkomst van Japan als zeemogendheid van den eersten rang nog een onbereikbaar iets scheen.

Voor de verdediging der binnenzeegaten en der riviertoe-

gangen en voor de rivieren zelf werden ongepantserde en weinig diep gaande kanonneerbooten en ijzeren gepantserde riviervaartuigen gebouwd, welke een matige snelheid bezaten. Eerstgenoemden waren met het oog op hun grootte en diepgang zeer zwaar bewapend met een enkel kanon van groot kaliber, waardoor het geheele vaartuig eigenlijk was te beschouwen als te zijn het levende affuit van dit zware kanon. De geheel onbeschermde opstelling van het geschut en der machines en de weinige zeewaardigheid, de geringe snelheid zijn de zwakke factoren in de bepaling hunner strijdwaarde; daartegenover staat dat de zeer groote manoeuvreervaardigheid, de geringe diepgang en het groot artilleristisch vermogen veel kansen aanboden tot de mogelijke bruikbaarheid, misschien ook nu nog, in een gevecht tegen grootere schepen, die de binnentoegangen tot één der Nederlandsche zeegaten trachten te forceeren.

Bij de riviervaartuigen is de opstelling van het geschut en der machines wel beschermd door een ijzeren pantser, doch verminderde daardoor van zelf het mogelijke gewicht te bestemmen voor de geschutbewapening en is hun artilleristisch vermogen ook betrekkelijk niet groot. Als de invoering van het vrij zware snelvuurveldgeschut een werkelijkheid is geworden bij de buitenlandsche mogendheden, dan is ook de strijdwaarde der riviervaartuigen vrij wel verdwenen; trouwens de gebreken van hun meer dan 20 jarigen scheepsromp, ketels en machines zullen langzamerhand van dien aard worden dat verbetering van dit riviermaterieel ook gewenscht wordt.

In de laatste jaren van dit tijdvak werd aangeschaft een kleine spartorpedovloot, toen van zeer groote waarde in onze zeegaten, nu ten gevolge van hare betrekkelijk te geringe snelheid en de vermeerderde aanwending van het snelvuurgeschut aan boord van elk modern schip slechts in zeer bijzondere en voordeelige omstandigheden voor eene verrassing van den vijand te benutten, als bij donkere regenachtige nachten, wanneer de vijandelijke zoeklichten hunne diensten niet kunnen verrichten of bij zeer buiig en mistig weder, hetgeen op onze kusten nogal eens zich voordoet, doch overigens, dus in gewone omstandigheden, van zeer weinig oorlogswaarde.

De aanbouw der houten schepen en der ijzeren met hout bekleede fregatten was in de jaren vóór 1878 eenigszins te verdedigen en te begrijpen, na dien tijd echter had men moeten afzien van verderen aanbouw van dit houten materieel en moeten begrijpen dat de voortdurende vooruitgang der marine-wetenschappen hen binnen korten tijd alle oorlogswaarde zou doen verliezen. De toenmalige aanschaffing van het verschillende bovengenoemde schepenmaterieel was over het algemeen doelmatig en wenschelijk en kon met uitzondering van die der fregatten weinig gegronde critiek uitlokken.

Het tweede tijdperk, van 1879—1889, kan genoemd worden het tijdperk van afwachten, van het verouderen en het verval der Nederlandsche oorlogsvloot, van stilstand op het gebied van

nieuwen waardevollen aanbouw. Het eenigste op heden nog bruikbare oorlogsmaterieel, dat voor de marine werd op stapel gezet gedurende deze 10 jaren, bestaat, ruim genomen, uit 8 spartorpedobooten en 10 vischtorpedobooten en ik schrijf het voornamelijk toe aan den minder goeden staat van 's Lands Financiën, aan de weinige voorlichting, die de Volksvertegenwoordiging in haar eigen boezem van de zijde der Marine bezat, en in het gemis van een Marinestaf, dat 's Lands gelden op die eigenaardige wijze zijn besteed, waardoor op het huidige oogenblik de eenige meer of minder bruikbare resultaten daarvan zijn een vlootje van 18 min of meer oude torpedobooten.

In dit tijdperk werd voortgegaan met den aanbouw van de kostbare ijzeren met hout bekleede fregatten, bestemd voor algemeene diensten en om op te treden bij het auxiliair eskader in Nederlandsch-Indië, welke nu volkomen waardeloos zijn qua oorlogsschip en die meermalen bij internationale samenkomsten van vreemde oorlogsschepen aan den vreemdeling den achteruitgang en het verval der Nederlandsche Marine getoond hebben.

Drie dier fregatten werden nog gedurende dit tijdperk gebouwd en elk uitgerust fregat op $2^1/_8$ millioen en hunne latere reparatiën op $^5/_8$ millioen ramende, kan men als zeker aannemen dat aan 7 millioen van 's Lands penningen ten bate der Marine een waardevoller en betere bestemming had kunnen gegeven worden. Niet alleen dat de werkelijke oorlogssterkte onzer Marine door de toevoeging dezer schepen weinig gebaat werd, maar bovendien moest het personeel op deze schepen dienende nog vele jaren een oefeningsschool doorloopen van betrekkelijk weinig waarde. Waar iedere deskundige toen had moeten voorzien dat de stoom- de zeilvaart geheel zou verdringen, vooral op de oorlogsschepen, had men het hoogstens bij het eerste drietal dezer schepen moeten laten. De oefeningen op deze schepen werden gebaseerd op zeilen en het zeiltuig behandelen, het machinekamerpersoneel werd gooefend bij een ouderwetsche machine, in één woord ook het personeel ondervond en ondervindt nog, dat de oefenschool op deze schepen doorloopen, het slechts betrekkelijk weinig te stade komt op de moderne schepen. Zij hebben niet alleen de kracht der Marine weinig verhoogd, maar bovendien de moderniseering der opleiding van de marineschepelingen tegengehouden en in zijbanen geleid, veel te kostbaar om voor zulk een betrekkelijk kleine Marine, als wij bezitten, vol te houden.

Als men bedenkt, dat nog in het jaar 1886 het laatste fregat de „Johan Willem Friso" te water werd gelaten en het reeds 7 jaren daarna, in 1893, blijkt uit de gevechten in den Chineesch-Japanschen oorlog, bij de Yaloe-rivier en bij Wei-ha-wei, dat aanwending van een materiaal als hout, indien het niet wegneembaar is, aan boord van een oorlogsschip geheel ongeschikt is en deze meening volkomen bevestigd wordt door de uitkomsten, tijdens den Spaansch—Amerikaanschen oorlog, der gevechten bij Cavite en Santiago in 1898, dan is het zeker

dubbel te betreuren, dat de waarborgen voor de doelmatigheid der aanschaffing van dit kostbare materieel toen niet luider hebben geklonken.

Het bestaande materieel werd gedurende dit tijdperk door verschillende herstellingen zooveel mogelijk gereed gehouden voor den dienst, bovendien werd getracht de pantserschepen, bestemd voor binnenlandsche defensie, de monitors en de kanonneerbooten zooveel mogelijk op de hoogte des tijds te houden door toevoeging van verschillende kleinere stoomwerktuigen, de verwapening dier schepen en door de verwisseling op een enkele van de ijzeren pantsering der geschuttorens tegen een compound-pantsering, welke een verbeterde bescherming van de geschutsbemanning vormde.

Al deze herstellingen en veranderingen kostten veel geld, hetwelk m. i. grootendeels beter benut had kunnen worden tot de aanschaffing van meer modern materieel, en hadden het nadeel het afwachtingstijdperk, tot afdoende verbetering door nieuwen aanbouw, te verlengen ten nadeele van 's Lands weerbaarheid en van het machinekamerpersoneel, hetwelk op die oude schepen zeker niet anders dan een oefenschool van geringe waarde kon doorloopen.

Ook was het tijdperk 1879—1889 noodlottig voor de Nederlandsche Marine, meer door bijzondere oorzaken, dan te wijten aan minder doelmatig beheer. In 1882 verging de monitor de „Adder" met man en muis in het zicht der Nederlandsche kust; in 1883 verbrandde op 's Rijks werf te Amsterdam de half voltooide „Doggersbank" en de nog slechts zeer kort op stapel gezette „Kortenaer"; gelukkig werd toen van den verderen aanbouw van één dier fregatten afgezien.

Het *derde tijdvak, van 1889—1899,* geeft ons een beter tijdperk op het gebied van waardevolle versterking van het Marine-materieel te aanschouwen. Tevens werd begrepen, dat één der voornaamste redenen van bestaan voor onze Marine hare taak in Nederlandsch-Indië is en werden moderne stalen schepen aangebouwd, geschikt om bij die verdediging op te treden. Later werden wel de 3 pantserschepen, type A, alleen voor de Nederlandsche defensie bestemd, doch ook met dit denkbeeld moest worden gebroken, vooral toen de nood drong en er behalve de kleine „Sumatra", geen enkel modern schip aanwezig was in Indië en de „Prins Hendrik der Nederlanden" bovendien door den slechten staat zijner ketels plotseling aan den dienst voor het auxiliair eskader ontviel.

Daar die moderne schepen voortdurend kostbaarder werden en men voor militaire uitgaven, zonder dringende noodzakelijkheid, met het oog op 's Lands Financiewezen, een bepaald cijfer niet kan en mag overschrijden, had er ook geen aanbouw voor binnenlandsche defensie van kleiner materieel plaats en slechts een zeer beperkte aanbouw van torpedobooten, namelijk een zestal, die na 1891, toen eerstgenoemde eisch dringender werd, tengevolge der grootere kostbaarheid der aan te bouwen schepen,

geheel gestaakt moest worden. Wel werd op die nieuwere schepen veel vischtorpedomaterieel gebezigd tot versterking hunner bewapening, hetgeen natuurlijk ook kostbaar was. Dat de onbeschermde aanwending van dit materieel op onze nieuwe en groote schepen mij over het algemeen minder wenschelijk en doeltreffend voorkomt, zal later blijken bij de behandeling van staat no. III.

De schepen, in dit tijdvak gebouwd, verschilden zeer veel met hunne voorgangers. Het drijfvermogen was door de inrichting en verdeeling van het schip in een grooter aantal waterdichte afdeelingen en compartimenten, door de aanbrenging van dwarsscheeps en langscheeps geplaatste stalen schotten, die, waar noodig, van waterdichte deuren en schuiven zijn voorzien, zeer verhoogd. Krachtig werkte ook daartoe mede hun stalen pantserdek en het daarboven gelegen cellendek. Tevens werd hun stoomvermogen krachtiger, de vaartsnelheid grooter en de opstelling hunner machines in verticalen stand ruimer en gemakkelijker te bedienen, terwijl hun normale diepgang binnen de 58 dM. beperkt bleef. Het zeiltuig verdween, hetgeen op den duur een groote verandering in de opleiding van den marine-schepeling ten gevolge zal hebben.

Hoewel de scheepslijnen, tot het bereiken der grootere snelheid, veel scherper werden dan voorheen en het voor- en achterschip daardoor minder ruim werd dan op de oudere typen, verbeterde de bewoonbaarheid zeer door de electrisch verlichte, vrij goed geventileerde en verwarmde en ruimere inrichting dier schepen, waarop men ook vindt een doelmatigere verdeeling van afzonderlijke verblijven voor de verschillende qualiteiten der bemanning.

De aanwending van hout boven het pantserdek, bij de binnenbetimmering dezer schepen, verminderde en verdween ten slotte bijna geheel, met uitzondering van het houten opperdek, tevens batterijdek, op het meerendeel dezer schepen.

De aanbrenging van kimkielen (ook de „Wilhelmina" is daar onlangs van voorzien, op de „Sumatra" en „Reinier Claeszen" nog noodig) verminderde de bewegelijkheid van het schip en daardoor van het opstellingsvlak der scheepsbatterij, waardoor hare mogelijke artilleristische uitwerking verhoogd werd; bovendien nam de bewoonbaarheid en de gemakkelijkheid van het schip voor zijne bemanning daardoor toe.

Echter weken zij in zeer belangrijken zin af van hun gepantserde voorgangers uit het 1ᵉ tijdperk en nog wel op een vitaal punt, namelijk, dat der bescherming van de batterij en haar bedieningsmanschappen en van haar munitietoevoer.

Op de 3 pantserschepen type A zijn de munitieaanvoerkokers gepantserd en geeft het zijpantser ook meer bescherming, maar de opstelling van het zware geschut in gesloten gepantserde torens wordt daar gemist en zooals wij later zullen zien zijn de afmetingen in dikte der koepelschilden van het middelbaar geschut ook te klein; de overige schepen hebben geen zijpantser, evenmin gepantserde munitieaanvoerkokers.

Te betwijfelen valt of men zich wel voldoende rekenschap heeft gegeven van dien zoo gewichtigen factor tijdens het gevecht, namelijk van het moreel der bemanning, die toch de ziel van het schip uitmaakt. Want als die bemanning het gevoel mist op een voldoend beschermd schip te dienen, kan haar moreele kracht daardoor verminderen en wel te bejammeren is het, dat men voor een betere bescherming geen beschikbare gewichten heeft kunnen uitsparen.

De bescherming van de machines en ketels is daarentegen zeer verhoogd, door de aanbrenging van het gewulfde pantserdek en bovendien op de kruisers type v. d. Wijck, die het zijpantser missen, door de gepantserde dwarsschotten en langsschotten boven het machinekamerhoofd, welke aan de bovenzijde van het pantserdek zijn vastgebouwd, en, zoover de ondervinding tot heden leerde, bijna afdoende gewaarborgd.

Ook het vischtorpedomaterieel werd op het meerendeel der schepen voor een groot deel onbeschermd opgesteld; op het laatste drietal kruisers is daar een verbetering in gebracht door de aanbrenging van een onderwaterlanceerinrichting vooruit. In het algemeen werd dus het machinekamerpersoneel goed beschermd, die der kanonniers, munitieaanvoerders en torpedisten liet veel te wenschen over.

Alleen de tegenwoordige Minister van Marine gaf, door de invoering van zijn type van pantserschepen als de „Koningin Regentes", een stoot in de goede richting, en wij kunnen hier niets anders dan den wensch uitspreken, dat het Zijne Excellentie gegeven moge zijn nog lang in die richting werkzaam te blijven. Wel vermeerderde de grootte en de kostbaarheid dier schepen, maar men krijgt meer oorlogswaarde voor het geld der belastingbetalenden en veel betere bescherming voor de bemanning, nu het zwaar geschut in gesloten torens wordt opgesteld, de koepelschilden van het middelbaar snelvuurgeschut dikker zijn geworden, de munitieaanvoerkokers gepantserd zijn, en het aantal onderwaterlanceerinrichtingen toenam.

Of de bedieningsmanschappen van het middelbaar snelvuurgeschut ook rugdekking hebben voor granaatscherven en ijzersplinters, is mij niet bekend. Kan men dit laatste vraagstuk oplossen binnen den normalen diepgang van 60 dM. blijvende, dan is dit zeker een groote verbetering.

Over het algemeen is de wenschelijkheid en aanschaffing der schepen in het 3e tijdvak van 1889—1899, niet te weerspreken, echter vertrouwen wij dat voor goed zal gebroken zijn met het gedeeltelijk beschermde type kruisers v. d. Wijck, die slechts gesteund door beter beschermde schepen, in Nederlandsch-Indië afdoende oorlogsdiensten tegen een buitenlandschen vijand zullen kunnen verrichten.

Ten slotte is op staat n°. Ia een overzicht gegeven, waaruit blijkt, op welke werven, zoowel Rijks- als binnenlandsche en buitenlandsche particuliere werven, de aanbouw plaats had der besproken schepen gedurende het geheele 34jarige tijdperk.

De eenige Rijkswerf van constructie was die te Amsterdam, daar geschiedde 57 % van den geheelen aanbouw.

Had men, vooral in de jaren 1865—1870, de buitenlandsche industrie nog zeer noodig tot de vervaardiging van onze toenmalige moderne oorlogsschepen, weldra gelukkig veranderde deze toestand en ontving ook de Nederlandsche industrie haar aandeel in de schepping der Nederlandsche oorlogsvloot.

De maatschappij „Fijenoord", die over het algemeen zeer gelukkig slaagde met den aanbouw en de aflevering van de bij haar bestelde oorlogsschepen en torpedobooten, behaalde hierin het hoogste percentage van gezamenlijke waterverplaatsing, n.l. 15 %.

De maatschappij „de Schelde" volgde later haar voetspoor, en, behoudens ééne uitzondering van geen groot geldelijk belang, behoefde het Departement van Marine, na 1871, zich voor den aanbouw dezer schepen nimmer meer te wenden tot het buitenland, om aldaar dus de scheepsbouwindustrie met Nederlandsch geld te steunen.

De uitzondering hier boven genoemd, betreft de torpedobooten, waarvoor nog lang, tot zelfs in 1888, van de buitenlandsche industrie werd gebruik gemaakt en, naar mijn inzien, zeer terecht. Waar op dit gebied b.v. firma's als THORNYCROFFT en YARROW & C⁰. in Engeland en later SCHICHAU in Duitschland, de wereldleverantie hebben en daardoor in die richting zeer ervaren personeel bezitten, kunnen onze industrieele inrichtingen, die zich tot den aanbouw van een enkele torpedoboot per jaar moesten bepalen en nu sints 1890 niet meer van die vaartuigen bouwden, moeilijk wedijveren met dergelijke wereldfirma's, om het beste op dit gebied te leveren voor denzelfden prijs.

Wanneer wij de cijfers van de hoeveelheden der in M^3 waterverplaatsing van de op stapel gezette schepen vergelijken, en voor elk der bovengenoemde tijdvakken afzonderlijk het gemiddelde cijfer per jaar nemen, om te kunnen beoordeelen hoe gedurende elke periode de versterking onzer oorlogsvloot was, dan ziet men, dat wij niet zonder degelijken grond het tijdvak 1879—1889 noemden dat van het verval der Nederlandsche oorlogsvloot, van stilstand op 't gebied van waardevollen aanbouw.

Waar gedurende het eerste tijdvak nog gemiddeld per jaar voor 4689.8 M^3 waterverplaatsing op stapel werd gezet, meest alles van toenmalig waardevol materieel, zien wij in het tweede tijdvak slechts gemiddeld per jaar 1207.5 M^3 waterverplaatsing op stapel gezet, waarvan eigenlijk niet meer dan $1/_{11}$ waardevol materieel (de torpedobooten), terwijl in het derde tijdvak dat cijfer weder klimt tot 4672.5 M^3, alles waardevol materieel en waarvan de strijdwaarde grooter is naarmate aan den factor bescherming op dit materieel een grooteren invloed is gegund.

Ook wanneer wij dezen geheelen aanbouw verdeelen naar het type der schepen en wij brengen die onder cijfers, met uitzondering van de „Sumatra" en „Cerberus", welke tot de

Indische Militaire Marine behooren, dan krijgen wij het navolgende leerzame staatje.

TIJD-VAKKEN.	Waterverplaatsing van de op stapel gezette schepen gemiddeld per jaar.	Beschermde schepen.			Gedeeltelijk beschermde schepen.	Onbeschermde schepen.		
		Pantserschepen. Totale waterverplaatsing.	Monitors. Idem.	Riviervaartuigen Idem.	Pantserdekschepen. Idem.	Kanonneerbooten.	Torpedobooten.	Hout[illegible] ijzer met [illegible] bekle[illegible] sche[illegible]
Eerste 1865–1879.	4689.8 M^3	17838 M^3 of 27.17 pCt.	21551 M^3 of 32.82 pCt	1892 M^3 of 2.88 pCt.	0 of 0 pCt.	7661 M^3 of 11.67 pCt.	425 M^3 of 0.64 pCt.	16290 of 24.8[illegible]
Tweede 1879–1889.	1207.5 M^3	0 of 0 pCt.	0 of 0 pCt.	0 of 0 pCt.	0 of 0 pCt.	0 of 0 pCt.	1098 M^3 of 9.09 pCt.	10977 of 90.9
Derde 1889–1899.	4667.5 M^3	15510 M^3 of 33.3 pCt.	2479 M^3 of 5.3 pCt.	0 of 0 pCt.	28399 M^3 of 60.78 pCt.	0 of 0 pCt.	287 M^3 of 0.62 pCt.	0 of [illegible]

Het percentage van het gezamenlijk aantal beschermde schepen bedraagt gedurende het 1e tijdvak 62.87 % en daarbij vindt men ook een goede verhouding tusschen de schepen, welke kunnen optreden buiten en die, welke binnen de zeegaten en op de rivieren dienst moeten doen. Bij het percentage der onbeschermde schepen is dat der houten schepen nog overwegend en dat der torpedovloot in de opkomst.

Voor het 2e tijdvak moeten wij weer het bedroevend woord verval herhalen, men zette toen liefst maar geen enkel beschermd schip meer op stapel! Het kenmerkende verschijnsel dezer periode is de toenemende invloed van het percentage der op stapel gezette torpedovloot.

Bij het 3e tijdvak zien wij over het algemeen een waardevollen aanbouw, het percentage der gedeeltelijk beschermde schepen 60,78 % is echter groot, dat der aangebouwde torpedovloot veel te laag; gelukkig valt hier geen melding te maken van houten aanbouw.

De richting, die de aanbouw bij de Nederlandsche Marine nu uitgaat, met de meer beschermde schepen type „Regentes", is daarom de goede weg tot waardevolle versterking van hare oorlogsvloot en zal na eenige jaren de verhouding tusschen het aantal beschermde en gedeeltelijk beschermde schepen beter worden, vooral nu ook een materiaal als hout bij de binnenbetimmering dier schepen is verdwenen.

Aan de binnenlandsche defensie werd van 1865–1879 de meeste aandacht gewijd, de aanbouw daarvoor bedroeg 75 % van al het op stapel geplaatste schepenmaterieel; in het 2e tijdvak vindt men den aanbouw voor dit doel bijna totaal gestaakt en bedroeg hij slechts 9.09 %, terwijl van 1889–1899 de uitsluitende bouw voor binnenlandsche defensie hoogstens 25 % bedraagt; het overige schepenmaterieel uit dit tijdvak

kan wel medewerken tot de verdediging des vaderlands maar is meestal niet beschikbaar, daar het dienst doet voor de handhaving van Nederlands souverein gezag in de Overzeesche Bezittingen. Men zal daarom in de komende jaren ook de aandacht moeten wijden aan het materieel voor binnenlandsche defensie, in de eerste plaats de versterking der torpedobootenvloot beoogende. Overtuigend zien wij ook dat er heden volstrekt niet met overhaasting of groote sprongen wordt aangebouwd, zelfs is de gemiddelde aanbouw van 1865–1879 nog iets grooter en dat niettegenstaande de politieke omstandigheden in Azië voor ons als groote Koloniale mogendheid niet zijn verbeterd na de zeeoorlogen van China en Japan, van Spanje en de Vereenigde Staten van Noord-Amerika, en in de Oost-Aziatische wateren daardoor een ten onzen nadeele gewijzigde toestand is ontstaan.

Dat ook voor het Departement van Marine de jaarlijksche geldelijke lasten, die, zooals wij gezien hebben, bovendien zoo vele elementen bevatten, voor afdraging op de schouders van andere takken van dienst vatbaar, in verhouding tot de overige uitgaven voor de verschillende Departementen van onze Staatshuishouding niet stegen, leert ons ook de volgende beschouwing.

In 1849 bedroegen de geraamde uitgaven voor alle takken van dienst met uitzondering van het Hoofdstuk der Nationale Schuld *f* 71 731 315,61 – *f* 36 271 811,33 = *f* 35 459 504,28.

Van laatstgenoemd bedrag werd ten laste van de Begrooting der Marine een som geraamd van *f* 5 353 632,05 of 15,1 %. In 1899 bedroegen de geraamde uitgaven voor alle takken van dienst met uitzondering van het Hoofdstuk der Nationale Schuld *f* 151 744 634,20 – *f* 37 873 404,96 = *f* 113 871 229,24; van laatstgenoemd bedrag werd ten laste van de Begrooting der Marine een som geraamd van *f* 15 910 721,12[5] of 14 %.

Hoewel het geraamde bedrag der Marinebegrootingen in de laatste halve eeuw zeer steeg en ongeveer verdrievoudigde, bleef de Marine ten opzichte van de andere takken van den Staatsdienst nog een betrekkelijk kleinere plaats op de begrootingslasten innemen dan in 1849, hoewel het materieel zooveel kostbaarder werd, de traktementen en pensioenen van het Personeel verbeterden en door de groote uitbreiding van onze rechtstreeksche gezagsuitoefening in Nederlandsch-Indië de gevergde diensten der Marine aldaar veel belangrijker en uitgebreider zijn dan in 1849.

Vooral nu in Oostelijk Azië zich een toestand begint te ontwikkelen, waarbij de voornaamste Europeesche zeemogendheden rechtstreeks met hunne moderne vloten zijn betrokken en wij in Japan en de Vereenigde Staten van Noord-Amerika twee nieuwe groote Zeemogendheden tot naburen kregen, mag men wel eens bedenken welke gevolgen in de toekomst dit zal hebben en zich afvragen of het niet gewenscht is geregeld elk jaar met den aanbouw van die schepen voort te gaan, welke geschikt zijn in Ned.-Indië ook tegen een buitenlandschen vijand op te treden.

Aanschaffing van flottielje-vaartuigen behoort voor de eers komende jaren gestaakt te worden, in stede daarvan is groote en kleiner torpedobootmaterieel gewenscht, welke vaartuigen he verblijf van een vijandelijk eskader altijd onveilig kunnen make en die veel meer schrik inboezemend zijn voor den aanvalle dan een flottielje-vaartuig. Zij kunnen in den vorm van torped bootjagers van ± 400 M³ waterverplaatsing ook geschikt zij voor de handhaving van ons gezag tegenover de inlandsch vorsten, eveneens voor het zoo noodig verrichten van kon schapsdiensten in den zoo uitgestrekten Indischen Archipel, e geven aan de marineschepelingen het groote voordeel steeds t dienen op een modern schip, waardoor hunne geoefendheid e opleiding vooral voor het machinekamerpersoneel en dat de torpedisten ten allen tijde gebaat worden.

De marineschepeling dienende op een torpedobootjager za geschikt zijn en blijven voor de te bewijzen diensten op ee groot modern oorlogsschip en zich bij overplaatsing daarop dade lijk thuis gevoelen, hetgeen nu minder het geval is met he Personeel dienende op de flottielje-vaartuigen. Echter zou me de bewoonbaarheid der torpedobootjagers moeten verhoogen doo de aanbrenging van een tijdelijk logies alleen geschikt voo vredestijd en wegneembaar in oorlogstijd, en het personeel die vaartuigen zooveel doenlijk moeten kazerneeren aan den wal.

Hoofdstuk II.

Ten einde de wenschelijkheid en doelmatigheid van aan schaffing van de op Staat n°. I voorkomende schepen uitvoe riger te kunnen beoordeelen, behoort men ook aan die eischei te toetsen hunne geschut- en torpedo-bewapening en zijn daaron door mij vervaardigd de Staten II en III a en b, gevende eer overzicht van die onderdeelen.

Men moet hierbij echter wel in het oog houden, dat elk oorlogsschip een compromis is tusschen verschillende factoren waaronder de voornaamste rol spelen de bewapening en har opstelling, de snelheid en de diepgang, de bescherming der levende deelen en der bemanning, het drijfvermogen, de be woonbaarheid en voor elke kleine mogendheid, dus ook voor Nederland, vooral de kostbaarheid, juist in dezen tijd dubbe belangrijk, nu de staat onzer Financiën niet zoo schitterend is en er nog zoo vele uitgaven voor het Hoofdstuk Marine voor den boeg staan in een tijdperk, waarin aangedrongen wordt op kostbare sociale hervormingen en gewoonlijk meest door hen die tegenstanders zijn van het grootste deel der uitgaven voor militaire doeleinden.

De bezuiniging op den scheepsromp, de ketels en machines de pantsering, op de talrijke hulpwerktuigen kan in het alge meen niet groot zijn, omdat zij de noodzakelijkste factoren in de samenstelling van elk oorlogsschip zijn.

p42w.

–1899 bestem[illegible] Nederlandsch-Indië.
ıet politietoezi[illegible] tructieschepen.

...iervaartuigen.				...hout bekleede		Aanmerkingen.
...nen.	Aantal.	Water-verplaat-sing in M³.		Aantal.	Water-verplaat-sing in M³.	
			Kano...	1	1490	De Curaçao 2030 M³., Leeuwarden 2030 M³., Watergeus 1440 M³., werden allen voor 1865 op stapel gezet.
					2160	
					2160	* De Sumatra en de Cerberus

p42 3.

¶o. 1, zijn op stapel gezet en bepaling van kt in M³. waterverplaatsing.

BUITENLANDSCHE INDUSTRIE.

. Laird ənhead.	Napier and Sons Glasgow.	Société des Forges Toulon.	Armstrong New-Castle.	Thorny-croft Londen.	Yarrow en C°. Londen.
Idem 1865. ərpl. in M³. 'end. derl. 3375 2112 il 1542 'lee 1543	Idem in 1867 Waterv.pl. in M³. Buffel 2261 Tijger 1450	Idem in 1867. Waterverpl. in M³. Schorpioen 2175	Idem in 1871 Waterv.pl. In M³. Hydra 221 Ever 221	Idem in 1877. Water-verpl. in M³. II 26 IV 27 V 27 VI 27 VII 27 VIII 27 IX 27	Idem in 1875. Waterverpl. in M³. I 36 III 27 Etna 46 Hekla 46 Ardjoeno 83 Empong 86
l in M³. 577	Totaal in M³. 3711	Totaal in M³. 2175	Totaal in M³. 442	Totaal in M³. 188	Totaal in M³. 324

Buitenlandsche industrie totaal 15648 M³.

ere Buitenlandsche werven op stapel gezet.

De degelijke en nette inrichting van het schip, betrekking hebbende op de bewoonbaarheid en het comfort der bemanning, is op het moderne schip ook kostbaarder; hoewel onze schepen volstrekt niet weelderig zijn ingericht, stelde de nieuwere tijd hierop en ook op het gebied der hygiëne hoogere en daardoor duurdere eischen.

Het verstrekken van afzonderlijke verblijven en het vermeerderen van het aantal hutten voor de verschillende gegradueerden der bemanning, de aanwending van een centrale verwarmingsinrichting door het geheele schip boven het pantserdek, van de ventilatieinrichtingen eveneens door het geheele schip, zoowel boven als beneden het pantserdek en op de stookplaatsen en in de machinekamer, de aanwending van verkoelingsinrichtingen voor de munitiebergplaatsen, de inrichting der munitieliften en ten slotte de installatie van electrische verlichting door het geheele schip, het verstrekken van zoeklichten, van afzonderlijke groote en kleine lensleidingen, van brandbluschleiding en zoetwater- en zoutwaterleidingen door het geheele schip, van krachterige distilleerinrichtingen en evaporators, al de bovengenoemde zaken werken belangrijk mede tot het verhoogen der kostbaarheid van onze nieuwe schepen en toch kunnen zij geen van allen gemist worden.

Toch zal elke verdedigbare bezuiniging, elke vereenvoudiging welkom zijn en nuttig, mits de strijdwaarde van het schip daardoor niet in nadeeligen zin wordt gewijzigd; elke aanwending van materieel zonder bepaald nut of van slechts schijnwaarde moet daarom ernstig bestreden worden. Betreft dit bovendien nog materieel voor de Artillerie en het Torpedowezen, hetwelk bijna geheel of voor verreweg het grootste deel geleverd wordt door eenige buitenlandsche firma's als Krupp te Essen en Whitehead & Co. te Fiume, waarbij het Nederlandsche belang, noch dat van het kapitaal noch dat der arbeiders betrokken is, dan klemt deze bestrijding nog des te meer.

Daar staat tegenover, dat wat eenmaal van zulk bewapeningsmaterieel in het bezit is van den Nederlandschen Staat, hetwelk zijne burgers niet vervaardigen, ook zoo lang mogelijk ten zijne dienste moet gebruikt en benut worden en het een eisch van kostbaarheid is om niet te spoedig dit materieel waardeloos te verklaren, te sloopen of voor een kleinigheid van de hand te doen.

Deze gedachtengang voorop stellende en Staat n°. II beschouwende, zonder te veel in details te treden, ziet men gedurende het *eerste tijdperk van 1865—1879* voor het scheepsgeschut in gebruik het getrokken voorlaadgeschut, grootendeels vervaardigd bij de Engelsche firma Armstrong, hetwelk echter reeds in dit tijdvak langzamerhand verdrongen wordt door het achterlaadgeschut van de Duitsche firma Krupp. Waar op de pantserschepen, monitors en kanonneerbooten de voornaamste bewapening nog bestond uit getrokken voorlaadgeschut van niet te groot kaliber en daardoor meer handelbaar en minder zwaar en beter beschermd opgesteld, omdat het gewicht der bescher-

ming betrekkelijk groot kon zijn, dan in lateren tijd, daar zien wij op de fregatten reeds ingevoerd de kanonnen van 17 cM. A n°. 1 en de kanonnen van 12 cM. K A n°. 1, welke laatste soort ook op de riviervaartuigen werd opgesteld.

Weldra bleek dat het doorboringsvermogen en de uitwerking der projectielen van het voorlaadgeschut door hunne geringere aanvankelijke snelheid niet meer opwoog tegen de ingevoerde zwaardere of van beter materieel vervaardigde pantsering, dat de gevechtsafstanden grooter werden door het gebruik van het achterlaadgeschut, zoodat ten slotte met uitzondering van de pantserschepen „Koning der Nederlanden" en „Prins Hendrik der Nederlanden", die in Indië bij het auxiliair eskader dienst deden, waar men toen niet zulke krachtig bewapende en beschermde tegenstanders als in Europa verwachtte, al die schepen moesten verwapend worden. Ook de houten schepen voor algemeene diensten bestemd ondergingen eene verandering in bewapening, zooals blijkt uit Staat n°. II. Bovendien werd in het algemeen de bewapening aangevuld met middelbaar achterlaadgeschut voor de beschieting van doelen, welke van zwak materiaal zijn vervaardigd, vooral van toepassing voor ons in Nederlandsch-Indië, zooals b.v. op de „Prins Hendrik", de „Koning der Nederlanden", de „Zilveren Kruis", „v. Galen" en „Leeuwarden". Bovendien werd de bewapening uitgebreid op alle schepen door de verstrekking van het lichte snelvuurgeschut van 3,7 cM. tot het afweren van aanvallen van torpedobooten.

Ook wat het sloeps- en landingsgeschut betreft, zien wij in dit tijdperk het gladde sloepsgeschut langzamerhand verdrongen door het getrokken voorlaadsloepsgeschut, de houwitzer van 12 cM. vervalt, alleen de mortier van 12 cM. handhaaft zich nog tot 1894.

Bij de draagbare wapenen wordt een groote verandering en verbetering aangebracht door de invoering van het BEAUMONT-geweer, het geweer klein kaliber met sabelbajonet, dat het SNIEDER-geweer verving. De invoering was nuttig en doelmatig; of het laatste kan gezegd worden van de marine-sabelbajonet valt te betwijfelen, zij was zwaar en niet voor het oorspronkelijk dubbele doel van houw- en stootwapen geschikt.

Overigens kan men de wenschelijkheid en doeltreffendheid van de toenmalige aanschaffing van het Artillerie-materieel niet anders dan beamen.

Gedurende *het 2e tijdperk, dat van 1879—1889*, toen de aanbouw van nieuwe oorlogsschepen voor de Nederlandsche Marine geheel verviel of ondoelmatig plaats vond, zooals bij die der fregatten, en zich ten slotte bepaalde tot eene matige versterking der torpedobootenvloot, maakte de Artillerie der Marine eene gunstige uitzondering en wel zoodanig, dat nog zeer veel van het toenmaals aangeschafte geschut zijn volle oorlogswaarde niet alleen behoudt, maar dank zij het degelijke onderhoud in zeer goeden toestand verkeert, en daarom ook zeer bruikbaar is in Nederlandsch-Indië tot het versterken van enkele gewichtige kuststellingen.

Wij zouden die kort weg kunnen noemen de maritieme steunpunten van Soerabaja, Batavia en van de Koningin-Emma-haven, het aangewezen punt voor elken vijand om zich daarvan onmiddellijk meester te maken en er zich blijvend te nestelen. Voor zichzelf vindt hij daar een grooten steenkolenvoorraad, die hem in staat stelt voortdurend de ruimen zijner schepen te vullen, terwijl hij de hartader van onze vloot in Indië afsnijdt, namelijk den voortdurenden toevoer van Ombiliën-steenkolen, elk jaar van grooter belang, nu het aantal schepen gebruik makende van deze steenkolen steeds toenemende is.

Waar in het moederland de 3 steunpunten bij den Hoek van Holland, IJmuiden en den Helder eveneens versterkt zijn, zal men in het zooveel grootere Nederlandsch-Indië niet te veeleischend zijn, wanneer ook die 3 bovengenoemde punten afdoende worden versterkt ter verhindering van een coup de main, die ze in het bezit zou kunnen stellen van een stoutmoedigen vijand.

De ondervinding in den Turksch—Griekschen oorlog en in den Spaansch—Amerikaanschen oorlog heeft bewezen, dat oorlogsvloten wel op zee afdoende bescherming en beheersching kunnen uitoefenen, doch dat zonder den steun van een aanzienlijk landingsleger hunne krachtsuitoefening tegen goed versterkte punten aan den wal gering is. Wanneer het bezit van den Nederlandschen Staat, in casu hier de zee-artillerie, minder waardevol wordt op zijn oorlogsschepen maar zijn volle waarde op een versterkt punt aan den wal behoudt, dan wordt het belang van den Staat ook het beste behartigd en zal het financieel beheer het zuinigst zijn, wanneer het zware scheepsgeschut uit dit tijdperk voor een groot deel de bestemming verkrijgt van N.-I. kustgeschut. De magazijnsvoorraad der zee-artillerie, welke anders te groot zou worden, krijgt alsdan een waardevoller bestemming en op die wijze ontvangt de Staat een hoogere rente van het kapitaal, uitgegeven voor zijne militaire belangen en lasten. Bovendien noodzaakt hij op die wijze een eventueelen vijand tot medeneming van een landingsleger op een grooten afstand van zijne operatiebasis, zonder hetwelk een vijandelijke vloot zich niet kan meester maken van de bovengenoemde gewichtige strategische punten.

In dit tijdperk had plaats de reeds bovengenoemde verwapening van het defensiematerieel, hetgeen ook aangegeven is in staat n°. II, niet alleen dat het voorlaadgeschut plaats maakt voor het achterlaadgeschut, maar ook dit laatste wordt zwaarder en langer, van grooter kaliber en dit alles om de uitwerking der projectielen te kunnen verhoogen door een grootere buskruitlading, met langzamer brandend buskruit, door een dientengevolge grootere aanvankelijke snelheid, door het projectiel te versterken en langer te maken om de uitwerking des te krachtiger te kunnen doen zijn, zoowel tegen de gepantserde als tegen de niet gepantserde deelen der schepen.

De pantserschepen en monitors ontvingen in stede van 2 getrokken kanonnen van 23 cM., één kanon van 28 cM. A. n°. 1,

14 kanonneerbooten in stede van hun getrokken kanon van 23 cM., één kanon van 21 cM. n°. 1. Van de 16 kanonneerbooten, die reeds bewapend waren wegens hunne meerdere grootte met een krachtiger kanon, namelijk het kn. van 28 cM. A. n°. 1, werden er elf verwapend en voorzien van het meer dan 2 M. langere kanon van 28 cM. n°. 2, terwijl hun vrijkomend geschut benut werd tot de verwapening van eenige pantserschepen en monitors. Op alle schepen vindt uitbreiding van het aantal stukken plaats door de toevoeging van het snelvuurgeschut van klein kaliber (kanonnen van 3,7 cM. en revolverkanonnen van 3,7 cM.) en gaat daarmede gepaard een uitbreiding van hunne bemanning, die niet altijd in overeenstemming is met de oorspronkelijk vastgestelde ruimte voor de bewoonbaarheid van het schip; o. a. op de kanonneerbooten, waar de bemanning vermeerderde van 22 tot 34 man en feitelijk te groot werd om het schip te bewonen in een ander jaargetijde dan de warmere maanden van April tot November. Waar dus het torpedowezen optrad met de spartorpedoboot en later met de veel meer vaart loopende, machtigere, maar ook grooten trefkans biedende vischtorpedoboot, werden de schepen zooveel mogelijk tegen derzelver uitwerking beter bewapend met een snel en juist vurend licht geschut, dat elken afzonderlijken of weinig gesteunden aanval van torpedobooten over dag nutteloos maakt en door de latere invoering van verlichte richtmiddelen op dit geschut en de aanbrenging van electrische zoeklichten op de schepen ook voor den nacht aan dit wapen een geringere waarde gaf.

Nog herinner ik mij in 1882 (mijne plaatsing was op Hr. Ms. „Buffel") het van blijdschap stralende gezicht van den toenmaligen commandant van het artillerie-instructieschip, die aan boord van Hr. Ms. „Buffel" met zijne kanonniers schietoefeningen hield met gevulde granaten van 3,7 cM. op de uit hout en zeildoek samengestelde torpedoboot (ongeveer $^3/_5$ der grootte eener vischtorpedoboot), toen na het eindigen der oefeningen hij tot de verrassende ontdekking kwam dat er gemiddeld 53 % treffers werden verkregen onder de navolgende omstandigheden: het pantserschip naderde telkens de houten torpedoboot volle kracht en vóór stroom met een vaartsnelheid van 13 mijl; elke kanonnier deed binnen de minuut 10 schoten, beginnende op 500 M. en eindigende op 150 M. van de boot. Hoewel de gelegenheid vrij gunstig was, vrij kalm water en niet te veel wind, deelde ik zijne toenmalige meening over de geringe waarde der spartorpedoboot, trouwens heden nog maak ik mij niet veel illusie van het wapen der torpedo's aan boord onzer groote schepen, indien niet een verhoogde snelheid der torpedo is uitgedacht, waardoor de lanceerafstand wordt vergroot, al is er reeds een zekerder wijze van koersregelen uitgevonden en ook sedert 1897 bij ons in gebruik gekomen.

Van de draagbare wapenen werd het voorlaadrevolverpistool in dit tijdperk gewijzigd in een achterlaadwapen, het z.g. rev.-pist. A met enkele werking, hetgeen een zuinige verbetering was.

In dit tijdperk begon de invoering van het achterlaad-sloepsgeschut en wel met het kanon van 7.5 cM. A; of deze invoering wel geheel doelmatig was, mag betwijfeld worden. Zeker is dit kanon een zeer juist schietend wapen, maar voor eene opstelling in een sloep is het wel wat zwaar, in verhouding tot dat der N.-I. artillerie van bijna hetzelfde kaliber zelfs zeer veel zwaarder; bovendien was daarvan het gevolg, dat de meeste sloepen werden lek geschoten en vrij kostbare wijzigingen noodig waren tot versterking van alle toen bestaande sloepen, welke deze stukken voerden. Het betrekkelijk groot gewicht maakte dit kanon ook minder geschikt voor landingsgeschut, in welke gevallen de marine het grootendeels alleen noodig heeft in Ned. Indië op terreinen, die door hun aard en ligging reeds dikwijls het vervoer bemoeilijken, des te meer, wanneer het kanon zoo zwaar is. De wijziging van bestemming van dit zoo juist schietende kanon in scheepsgeschut voor kleine schepen en voor die der Gouvernementsmarine, zou een aanbevelenswaardige maatregel zijn. Men houdt dan ook het gezagvoerend personeel van dien tak van dienst meer op hoogte des tijds en geeft aan dit kanon een veel nuttiger bestemming dan zijne opstelling in een sloep medebrengt.

Het laatste tijdperk, van 1889–1899, brengt ons ook weer een groote verandering en verbetering op artilleristisch gebied bij de Ned. Marine. Was in het vorige tijdperk het achterlaadgeschut reeds langer en zwaarder geworden dan het getrokken voorlaadgeschut, nu ging men in 1889 over tot de invoering van het veel langere en zwaardere achterlaadgeschut van middelbaar kaliber, namelijk de kanonnen van 12 cM. LA, 15 cM. A. n°. 2 en 17 cM. A. n°. 2, opgesteld, zooals blijkt uit staat n°. 2, aan boord der „Sumatra", „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" en de „Reinier Claeszen". Ook het achterlaadgeschut van zwaar kaliber, zooals dat van 21 cM. A. n°. 1 werd zwaarder, het kanon van 21 cM. A. n°. 2 namelijk was wel even lang als het eerstgenoemde, doch het gewicht nam toe van 13500 KG. tot 14200 KG., terwijl het aantal trekken vermeerderde van 48 tot 64. De bij dit nieuwe geschut gebruikte buskruitladingen waren veel zwaarder en krachtiger en ook de affutage onderging met hare inrichtingen tot baksen, remmen en het geven van elevatie een geheele verandering en verbetering. Spoedig daarop volgde de invoering van het snelvuurgeschut zwaarder dan dat van 3.7 cM., beginnende met de kanonnen van 5 cM. en 7.5 cM. n°. 1, respectievelijk opgesteld op de „Reinier Claeszen" en de „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" en eindigende met het middelbaar snelvuurgeschut van 12 cM. n°. 1 en 2 en 15 cM. n°. 1, 2 en 3, deels op de pantserschepen type A, de zes kruisers v. d. Wijck en de „Koningin Regentes" opgesteld. Hierbij werd de lading weder gewijzigd en verbeterd, projectiel en buskruitlading zijn bij elkaar gebracht in één messingen huls, de z.g. eenheidspatroon ontstond. Zelfs het buskruit werd van een andere samenstelling,

kostbaarder doch krachtiger, echter meer aan achteruitgang in een tropisch klimaat onderhevig; het rookvrije buskruit werd hierbij gebruikt. Bovendien werden door het gebruik van dit krachtiger buskruit in de betrekkelijk langere vuurmonden (de 15 cM. n°. 2 was weer 0.74 M. langer en 520 KG. zwaarder dan de 15 cM. n°. 1), grootere aanvankelijke snelheden behaald, waardoor het indringingsvermogen der projectielen toenam en in het algemeen ook de schootsverheden aanzienlijk grooter werden dan die van het geschut uit de vorige periode.

Voor het zuinigere verbruik van de zoo dure munitie en ook om de kanonniers meer gelegenheid te geven tot oefening in het schieten met het scheepsgeschut, werden in 1889 ingevoerd stalen oefeningskanonnen van 3.7 cM., bestemd om geplaatst te worden in de kanonnen van 28 cM. en 21 cM. A. en in 1895 ook nog een zelfde soort kanonnen met een gelijke bestemming voor het snelvurend geschut van 15 en 12 cM. Op die wijze kon toch geoefend worden in het richten met het groote scheepsgeschut op het bepaalde doel, terwijl werd geschoten met de in dit geschut geplaatste oefeningskanonnen; dit was ook een doelmatige en wenschelijke verbetering. Voor de „Koningin-Regentes" werden twee z.g. snelvuurkanonnen van 24 cM. bestemd, projectiel en buskruitlading zijn hierbij echter afzonderlijk, toch wordt de grootste vuursnelheid nog geschat op 20 schoten per half uur, maar de kanonnen zijn door hunne groote lengte (40 kalibers dus 9.6 M.) op een schip vooral weinig handelbaar en dit zal op de juistheid van het schot, tengevolge van het moeilijkere richten, grooten invloed uitoefenen.

Ook een nieuwe eisch ontstond bij de invoering van het snelvuurgeschut, namelijk die van den snellen munitieaanvoer, toenemende in belangrijkheid naarmate het aantal snelvuurstukken der scheepsbatterij grooter werd. Voor de eerste schepen uit dit tijdperk als de „Reinier Claeszen" en de „Koningin Wilhelmina der Nederlanden", die met slechts een gering aantal snelvuurstukken van grooter kaliber dan 3,7 cM. bewapend waren, kwam die eisch niet tot zijn recht, reeds beter geschiedde dat op de pantserschepen type A, waarvan de snelvuurbatterij een gewichtige uitbreiding verkreeg door de verstrekking van de 2 kanonnen van 15 cM. n°. 1. Op de kruisers type v. d. Wijck kwam die eisch wel tot zijn recht, maar hier moest men weer prijs geven het beginsel, dat ook de munitieaanvoerkokers boven het pantserdek gepantserd behooren te zijn. Door de verstrekking van het zooveel langere en zwaardere geschut, van de zwaardere affutage en van de munitieliften met de gepantserde of ongepantserde munitieaanvoerkokers, is het duidelijk dat voor elk dier nieuwe schepen het gezamenlijk gewicht der batterij toenam en voor de bescherming van hare bedieningsmanschappen in verhouding niet meer zulk een groot gewicht kon beschikbaar gesteld worden dan op de defensieschepen van het eerste tijdvak, daar wij aan een betrekkelijk bepaalde grootte van schip in verband met den hoogsten te stel-

len diepgang van ± 58 dM. en den eisch van kostbaarheid bij de Nederlandsche Marine zeer zeker gebonden zijn. Het gevolg was dat de opstelling in gesloten torens, met uitzondering van de „Reinier Claeszen", waar het kanon van 21 cM. A n°. 2, en de „Koningin Wilhelmina der Nederlanden", waar het kanon van 28 cM. A n° 2 die opstelling bezit, grootendeels verviel en het overige zware geschut der schepen uit dit tijdvak werd opgesteld in barbettes en de snelvuurstukken voorzien werden van koepelschilden aan de sleden bevestigd. De dikte dier schilden was over het algemeen van veel geringer afmeting dan die der torenwanden uit het eerste tijdvak; men hoopte hiertegen een vergoeding te vinden door het gebruik van een beter soort materiaal, zij werden van nikkelstaal of pantserstaal vervaardigd. Dat echter de schilden aan de achterzijde ontbreken, vooral op die schepen waar het batterijdek voorzien is van vele kwetsbare deelen, zooals ventilators, schoorsteenkasten, barring enz., maakt dat in dit tijdvak de artillerie der Marine wel verbeterde en krachtiger werd, doch of hare opstelling met het oog op de bescherming der bedieningsmanschappen en munitieaanvoerders, nu met de invoering en uitbreiding in aantal van snelvuurstukken een ware granaat- en scherfregen van den vijand te verwachten is, daarmede gelijken tred hield valt zeer te betwijfelen.

Om een overzicht te geven van de zwaarte en de dikte der schilden van de snelvuurkanonnen van 15 cM. n°. 1, 2 en 3, van 12 cM. n°. 1 en 2 en van 7.5 cM. n°. 1 en 2 dient het staatje op de volgende bladzijde.

Hieruit blijkt dat men er wijselijk toe is overgegaan om de dikte der schilden van de kanonnen van 15 cM. en 7.5 cM. te vergrooten; bij deze kanonnen bedraagt de toename in dikte van 12—100 mM. aan de vóórzijde, van 12—50 mM. aan de zijkanten en van 12—25 mM. voor de dekplaat. Het verschil in gewicht der schilden is daardoor ook groot geworden en hoewel de toename in gewicht van affuit, slede en kanon op de verschillende hier in dit staatje opgenoemde schepen belangrijk is voor elke soort, wordt het verschil in gewicht van het compleet opgesteld kanon zeer beduidend, bij de kanonnen van 7.5 cM. bedraagt die gewichtstoename zelfs 110 %.

Duidelijk wordt het dus dat de afmetingen in dikte der eerste schilden te gering zijn en, zooals uit staat n°. II blijkt, de bedieningsmanschappen der 6 kanonnen van 15 cM. n°. 1 opgesteld op de „Evertsen", „Kortenaer" en „Piet Hein" en voor de 22 kanonnen van 7.5 cM. n°. 1 opgesteld op de „Koningin Wilhelmina" en de 3 bovengenoemde schepen, niet afdoende zijn beschermd. Het vraagstuk van verzwaring dier schilden, of, als dit moeilijk kan, van verwisseling tegen geheel nieuwe en dikkere zooals die der laatste kolom, zal in de komende jaren onder de oogen moeten worden gezien.

Op de pantserschepen type A geeft dit een gewichtsvermeerdering der scheepsbatterij van ± 24,5 ton, op de „Wilhel-

GEWICHT.	Op de pantserschepen „Piet Hein", „Evertsen" en „Kortenaer".	Op pantserdekschepen „Friesland", „Holland" en „Zeeland".	Op pantserdekschepen „Gelderland", „Utrecht" en „Noord-Brabant". Op pantserschip „Koningin Regentes".	AANMERKINGEN.
Kanon van 15 cM. met affuit en slede en schild	nº. 1. 9382 KG.	nº. 2. 13003 KG.	nº. 3. 15820 KG.	De gewichtstoename op een compleet opgesteld kanon van 15 cM. nº. 3 bedraagt 6438 KG. of 63.1 % van die van de „Piet Hein".
Dikte schild . .	Vóórzijde 12 mM. Zijkant 12 „ Dekplaat 12 „	Vóórzijde 40 mM. Zijkant 40 „ Dekplaat 20 „	Vóórzijde 100 mM. Zijkant 50 „ Dekplaat 25 „	
Kanon van 12 cM. met affuit en slede en schild	Niet opgesteld op de pantserschepen in deze kolom genoemd.	nº. 1. 8120 KG.	nº. 2. 10220 KG.	De gewichtstoename op een compleet opgesteld kanon van 12 cM. nº. 2 bedraagt 2100 KG. of 25,86 % van het type „Friesland".
Dikte schild . .		Vóórzijde 40 mM. Zijkant 40 „ Dekplaat 20 „	Vóórzijde 100 mM. Zijkant 50 „ Dekplaat 25 „	
Kanon van 7.5 cM. met affuit en slede en schild	nº. 1. 2380 KG.	nº. 1. 3485 KG.	nº. 2. 5000 KG.	De gewichtstoename op een compleet opgesteld kanon van 7.5 cM. nº. 2 bedraagt 2620 KG. of 110.1 % van het type „Piet Hein".
Dikte schild . .	Vóórzijde 12 mM. Zijkant 12 „ Dekplaat 12 „	Vóórzijde 25 mM. Zijkant 25 „ Dekplaat 15 „	Vóórzijde 100 mM. Zijkant 50 „ Dekplaat 25 „	

helmina" van ± 9 ton, terwijl op de 3 kruisers „Holland", „Friesland" en „Zeeland", waar de verzwaring der schilden niet zoo groot is, de verzwaring der schilden van 7.5 cM. een gewichtsvermeerdering van 9 ton en die der geheele batterij eene vermeerdering van ± 25 ton zoude ten gevolge hebben.

Het artilleriematerieel: kanonnen, affutage, projectielen en buskruit, in dit tijdperk aangeschaft, werd over het algemeen kostbaarder en duurder, reden te meer om zich goed rekenschap te geven in welke gevallen de stukken gebruikt zullen moeten worden en om wel het voor en tegen van een bepaalde geschutsoort te overwegen, alvorens besloten wordt tot aanschaffing van een andere geschutsoort. Over het algemeen kan men de doelmatigheid der aanschaffing niet betwijfelen, toch ware het misschien wenschelijk geweest dat de eisch van kostbaarheid bij het vaststellen der batterij van Hr. Ms. „Koningin Regentes" een weinig luider had gesproken ten bate van 's Lands Financiën. Waar uit het oogpunt van kostbaarheid in den jare 1894 het zeer gezonde denkbeeld werd gehuldigd door het Departement van Marine om het nog deugdelijke artilleriematerieel van verouderde schepen ook op nieuwe schepen te benutten en daardoor aan 's Lands kas een aanzienlijke uitgave te besparen, zooals plaats had bij de 3 pantserschepen type A, die elk van 3 kanonnen van 21 cM. A n°. 1 werden voorzien, afkomstig van 9 kanonneerbooten, welke weinig oorlogswaarde meer hadden en grootendeels na hunne ontwapening voor instructiediensten konden benut worden, daar kan het ook wel een punt van overweging uitmaken of de bewapening van Hr. Ms. „Koningin Regentes" niet had kunnen geschieden met 2 kanonnen van 21 cM. A n° 1, afkomstig van de oude kanonneerbooten „Dog" en „Hydra". De snelvuurbatterij van middelbaar kaliber had dan krachtiger kunnen zijn door in stede van 6 snelvuurkanonnen van 7,5 cM., 2 snelvuurkanonnen van 12 cM. en 4 idem van 7.5 cM. te nemen. Voor het volgende pantserschip waren dan beschikbaar de kanonnen van 21 cM. A n°. 1 der kanonneerbooten „Fret" en „Ever", welke op deze wijze een waardevoller bestemming erlangden.

De besparing der uitgaven voor den artillerie-inventaris zoude aanzienlijk zijn geweest; zelfs aangenomen dat men de bestaande affutage der kanonnen van 21 cM. A n°. 1 niet kan benutten, wordt deze door mij voor elk schip nog minstens op *f* 300.000 geschat. De juiste prijsopgaven der kanonnen van 24 cM. zijn niet in mijn bezit, maar de Jaarboeken der Nederlandsche Marine raadplegende waar de prijsopgaven van de verschillende kanonnen, projectielen en buskruitsoorten te vinden zijn, kan men toch de navolgende schatting maken, die niet te veel van de werkelijkheid zal verschillen.

Aanschaffing van 2 kanonnen van 24 cM. (zonder affutage)	± *f*	70.000
300 projectielen	± „	120.000
300 patroondoozen	± „	20.000

10000 KG. rookvrij buskruit	± *f* 50.000
Verwisselstukken geschut met toebehooren Gereedschappen van het detail der artillerie Keuringswerktuigen	± „ 40.000
Totaal . . .	± *f* 300.000

De gewichtsvermindering van de scheepsbatterij en hare munitie kon ook ten bate komen aan de betere bescherming van hare bedieningsmanschappen door aanbrenging van rugschilden voor de bemanning der middelbare snelvuurstukken.

Men zou tegenover deze beschouwingen kunnen stellen, dat het artilleristisch vermogen der nieuwe pantserschepen niet zoo groot meer zou zijn en de gevechtswaarde der schepen daardoor belangrijk zoude achteruitgaan, dat mogelijk voor het versterken van de vroeger genoemde belangrijke punten in Nederlandsch-Indië juist dit geschut van 21 cM. A n°. 1 noodig zou zijn. Men zou echter het navolgende daartegen kunnen aanvoeren:

1e. dat uit het gevecht van Santiago gebleken is dat het zwaarste snelvuurgeschut bij de Amerikanen in gebruik van een kleiner kaliber was dan 24 cM., hoewel dit opgesteld was op veel grooter schepen dan onze pantserschepen.

2e. dat het zware geschut niet die uitwerking in dit gevecht heeft gehad, welke men er van verwachtte; omdat het niet snel genoeg kon vuren zegt men, doch daarbij wordt maar al te veel uit het oog verloren de betrekkelijke handelbaarheid van dit voor een schip te lange geschut.

3e. dat voor onze schepen, zoo lang zij aan de zoo moeilijke eischen van kostbaarheid en diepgang beneden 60 dM. gebonden zijn, het voorname artilleristische vermogen zich moet bepalen tot middelbaar snelvuurgeschut van 12 en 15 cM.; dat het zwaardere geschut slechts een meer beperkten invloed zal kunnen uitoefenen, terwijl het snelvuurgeschut van lichter kaliber dan 12 cM. meer benut zal worden tot afwering van torpedobootaanvallen en vernieling van den bovenbouw der vijandelijke schepen.

4e. dat uit staat n°. II blijkt, dat er nog prachtig geschut genoeg beschikbaar is voor de bewapening der stellingen in Indië, liefst alleen van de oorlogswaardelooze fregatten afkomstig 36 kanonnen van 17 cM. A n°. 1 en op het verouderde defensiematerieel nog verscheidene kanonnen van 28 cM. A n°. 1 met al den bijkomenden kostbaren magazijnsvoorraad van buskruit, projectielen en andere inventarisartikelen van het detail der artillerie.

5e. dat men niet moet vergeten dat elke aanschaffing van zulk een geheel nieuwe geschutsoort gepaard gaat met een aanzienlijke en kostbare uitbreiding van den artillerie-inventaris, waarvan de classificeering en opname in de Recueils der Artillerie en het vervaardigen der teekeningen van de kanonnen, affutage, projectielen en gereedschappen veel werkzaamheden vereischt

en tevens de moeilijkheden der Artilleriestudie bij de Marine vermeerderd worden. Bovendien worden de magazijnsvoorraden, die betrekkelijk reeds door de verschillende soorten van geschut en de daarbij behoorende inventarissen groot zijn, op nieuw uitgebreid, hetwelk alles meerdere kosten na zich sleept.

Tevens mag hierbij niet uit het oog worden verloren, dat deze uitgaaf feitelijk ten goede komt aan de buitenlandsche industrie, daar de firma KRUPP te Essen het geschut en ook het buskruit levert. Dit laatste artikel, het rookvrije buskruit, is van een geheel andere samenstelling dan de vroegere niet rookvrije soorten van buskruit; het bestaat uit ± 39 % nitro-glycerine en ± 59 % nitro-cellulose en ± 2 % vaseline, die het zeer vatbaar maakt voor krachtsvermindering in een tropisch gewest door de inwerking van de daar heerschende hooge temperatuur der dampkringslucht.

Een eerste eisch van slagvaardigheid is om ook in Indië, behalve den volledigen munitievoorraad aan boord der schepen, die daar opgeborgen wordt in munitiemagazijnen, kunstmatig op een bepaalde temperatuur gehouden, ook den aanvullingsvoorraad der munitie in het magazijn aan den wal aanwezig te hebben, daar men anders slechts eens een gevecht zou kunnen leveren en bovendien de handen van de commandanten dezer schepen te zeer gebonden zouden zijn met het oog op de onzekere kans van de tijdige aanvulling der verbruikte munitie.

Gedurende mijne tweejarige detacheering op het Marine-Etablissement te Soerabaja ben ik eenige malen belast geweest met de inspectie, het onderzoek en het keeren van het buskruit der Marine in het eenige marinebuskruitmagazijn in Nederlandsch-Indië, n.l. te Kertôsonô en kom ik tot de gevolgtrekking, dat waarschijnlijk de opberging van dit kostbare nieuwe rookvrije buskruit daar bezwaarlijk zal kunnen geschieden, tenzij men zoo mogelijk een gedeelte daarvan afscheidt, alleen bestemd voor den opslag van het rookvrij buskruit, en dit van een inrichting voorziet, waardoor de temperatuur voortdurend op een bepaald minimum gehouden wordt.

Men kan nu voorloopig wel bepalen slechts van uit Nederland bij voorkomende gelegenheid de noodige aanvullingen te zenden, maar zoo lang dit geschiedt kan men de tijdige aanvulling der verbruikte munitie en daardoor de voortdurende strijdvaardigheid onzer vloot in Nederlandsch-Indië niet afdoende verzekerd achten.

De verstrekking op bovengenoemde beide pantserschepen van 2 kanonnen van 21 cM. A nº. 1, wier scherpe schoten worden gedaan met ladingen van prismatisch buskruit, uit 80 % salpeter, 17 % houtskool en 3 % zwavel samengesteld, zou ook dezen factor van de gemakkelijke aanvulling der munitie niet zoo invloedrijk doen worden, want dit soort van buskruit is wel bestand tegen de invloeden van een tropisch klimaat.

Uit den aard der zaak is het voor iemand, die de desbetreffende stukken niet heeft ingezien, zeer moeielijk te beoor-

deelen de meerdere of mindere wenschelijkheid der aanschaffing van de kanonnen van 24 cM. en de noodzakelijkheid van deze geschutsoort te bestemmen voor onze nieuwe pantserschepen, maar toch wilde ik ook deze beschouwingen niet achterwege houden.

1°. Om uit te laten komen hoe lastig het wordt door de vele daaraan verbonden bezwaren, om voor een zware geschutsoort aan boord van onze krachtigste oorlogsschepen eene bepaalde keuze te doen.

2°. Om te doen zien hoe moeilijk het is den eisch van zuinigheid bij uitgaven voor militaire doeleinden met kracht door te zetten zonder op talrijke afschrikkende bezwaren te stuiten.

In dit laatste tijdperk ondergingen ook, wat de draagbare wapenen betreft, de artillerie-inventarissen der Nederlandsche oorlogsschepen een groote verandering en verbetering. Verwijderd werden de ouderwetsche draagbare wapenen, die nog aan den entertijd herinnerden, toen het zeegevecht op kleinen afstand begon en dikwijls boord aan boord plaats had; die opruiming van enterbijlen en enterpieken was nuttig; de aanschaffing van kapmessen was wenschelijk, of zij echter geheel voor hun doel geschikt zijn betwijfel ik. De vervanging van de verouderde revolver met enkele werking door die met dubbele werking model landmacht was in dit tijdperk ook een wenschelijke en doelmatige verbetering, evenals de vervanging van het verouderde en uitgeschoten BEAUMONT-geweer door het geweer van 6.5 mM., juister, sneller en op grooter afstand kogels schietend met veel grootere aanvankelijke snelheid en indringingsvermogen.

Het sloepsgeschut onderging een groote en doelmatige vermeerdering door de invoering der opstelling van het lichte snelvuurgeschut van 3,7 cM. in de sloepen.

De mortier van 12 cM., de kanonnen getr. van 7 en 5 cM. werden afgevoerd van de artillerie-inventarissen der schepen en gedeeltelijk versmolten of ook wel benut bij de bewapening der schepen van de Gouvernements-Marine, die toen ook een versterking ontvingen van hun artilleristisch vermogen door de verwisseling van hun glad voorlaadgeschut tegen getrokken voorlaadgeschut. Bovendien werd ingevoerd de getrokken achterlaadmortier van 7,5 cM. die juister, verder en met grooter indringingsvermogen zijn granaten afschiet dan de gladde voorlaadmortier van 12 cM.

Over het algemeen kan men dus van het wapen der Marine-Artillerie getuigen dat het voortdurend bleef op hoogte des tijds en de aanschaffing van zijn materieel doelmatig en wenschelijk was, doch dat het zeer goed zal zijn den grooten magazijnsvoorraad van het Artillerie-materieel, welke weldra kan ontstaan door het afvallen van oorlogswaardelooze of verouderde schepen te verminderen, door het te gebruiken bij de zoo hoog noodige versterking van enkele kuststellingen in Nederlandsch-Indië. Op die wijze zal dit materieel nog langen tijd meerdere en betere rente afwerpen ten bate van den Staat dan wanneer

het doelloos opgeborgen wordt in de magazijnen, daar bij veroudering of verlies van oorlogswaarde geschut en projectielen ook vrij wel geldelijk waardeloos zijn.

HOOFDSTUK III.

Ten einde de torpedobewapening der in Staat no. I aangegeven schepen te kunnen nagaan, zijn door mij vervaardigd de Staten III a en b, waaruit blijken kan de wisselvalligheid en de groote veranderingen, die dit wapen heeft ondergaan in de ± 25 jaren van zijn bestaan bij de Nederlandsche Marine. Over het algemeen zijn bij den torpedodienst het aantal aangebrachte verbeteringen elkaar snel opvolgend en talrijk geweest, zoodat het wenscheiijk is die met welwillende critiek te behandelen.

Zeker is het dat ook nog heden het tijdperk van voortdurende proefnemingen en verbeteringen bij het torpedowezen in alle landen in volle kracht aanwezig is en ook wij hierop geen uitzondering maken.

Het is over het algemeen genomen een speculatief wapen, waarvan de uitkomsten onzeker zijn, en hetwelk voor eene Nederlandsche Marine het nadeel heeft alleen tegen buitenlandsche vijanden benut te kunnen worden. Tegenover een inlandschen vijand is dit niet noodig, evenmin mogelijk, het gevolg daarvan is dan ook dat dit wapen zijn gevechtswaarde bij de Nederlandsche Marine nog niet daadwerkelijk bewezen heeft.

Waar het kanon, de machine, het geweer en de revolver en sabel hun krachtige uitwerking ten bate van ons souverein gezag in de Overzeesche Bezittingen gedurende dit tijdvak herhaaldelijk deden gevoelen en waardevolle rente opbrachten van het kapitaal besteed tot hun aankoop, bleef het wapen der torpedo's bij de Nederlandsche Zeemacht in dat opzicht ongebruikt en bestond de eenige rente, die wij daarvoor kunnen opbrengen, in de vreesaanjagende en afschrikkende kracht, welke van dit oorlogsmiddel uitgaat voor hen, die het misschien zouden willen wagen ons het rustige bezit van schoone Koloniën te betwisten.

Echter in dat opzicht reeds en voor de mogelijke diensten, die het wapen van den torpedodienst tegen een buitenlandschen vijand kan verrichten, verdient dit al onze belangstelling, maar dan moet ook wel gewaakt worden tegen overdrijving in die belangstelling en overschatting van zijne waarde, zooals wij die belichaamd vinden in een mogelijk wel gevaarlijke, weinig te benutten en bovendien onbeschermde opstelling aan boord van onze groote schepen, waardoor de veiligheid hunner bemanning en de zekerheid van hun drijfvermogen in de waagschaal kan gesteld worden.

Daar wij het torpedowezen bij deze studie alleen beschouwen zooals het voorkomt op de torpedobooten en de schepen van Staat no. 1, behandelen wij ook alleen de offensieve torpedo's.

Gedurende het 1e tijdperk, 1865—1879, ontwikkelde zich

alleen in de laatste jaren na 1874 het torpedowezen bij onze Zeemacht en wel het spartorpedowezen.

De spartorpedo werd op de booten gevoerd aan stalen sparren, op ± 2,8 M. onder water bij uitgevoerde spar en op ± 7,5 M. van den voorsteven der boot.

De torpedo, eene met 50—60 KG. buskruit gevulde stalen mijn, werd door eene inrichting, aan boord der torpedoboot behandelbaar, hetzij door den schok hetzij op een zelf gekozen tijdstip (door eigen wil) tot ontploffing gebracht op 2,8 M. onder water tegen het boord van het vijandelijke schip of in het laatste geval op een kleinen afstand daarvan. Men verwachtte dan van de uitwerking dier ontploffing de gedeeltelijke vernieling van de buitenhuid en den inwendigen bouw van het schip te dier plaatse en wel zoodanig, dat zinken bijna onvermijdelijk was.

De eerste spartorpedoboot n°. I werd in 1875 bij de firma YARROW gebouwd, had eene waterverplaatsing van 35 M^3, eene bemanning van 9 kop, eene proeftochtsnelheid van 13,2 mijl en voerde 2 torpedosparren. Zooals wij bij de behandeling van Staat n°. II hebben gezien, was het gevolg van de opkomst der spartorpedoboot de uitvinding en invoering van het snelvuurgeschut van klein kaliber en later ook de invoering en opstelling van electrische zoeklichten aan boord der oorlogsschepen en in de kustforten ten einde gedurende den nacht de invloedsfeer dezer boot zooveel mogelijk te beperken. Echter was gedurende dit tijdperk de stand der Marinewetenschappen op dit gebied nog niet zoodanig, dat men al deze weermiddelen en veranderde eischen in het wapen van den torpedodienst zelf kon voorzien en werd in 1877 door de firma THORNYCROFT de 2e spartorpedoboot (n°. II) geleverd met een kleinere waterverplaatsing, 26 M^3, doch met een krachtiger stoomvermogen, zoodat de proeftochtsnelheid 19,5 mijl bedroeg; de bemanning en de sparbewapening bleef dezelfde als bij n°. I. Voorts werden gedurende het jaar 1878 nog besteld en op stapel gezet bij dezelfde firma 7 stuks spartorpedobooten, die allen 2 sparren voerden, een proeftochtsnelheid bezaten, varieerende van 17,5—19,3 mijl en een zelfde bemanning en waterverplaatsing hadden, terwijl de firma YARROW & Co. in 1877 de spartorpedoboot III leverde. Ook aan de binnenlandsche industrie werd aan 3 verschillende groote inrichtingen, n.l. de Maatschappij „Fijenoord" 3 stuks, de Koninklijke Fabriek te Amsterdam en de „Schelde" te Vlissingen elk de levering van één spartorpedoboot gegund, die allen in 1878 werden op stapel gezet.

Deze 5 booten waren echter slechts voorzien van één torpedospar, ten einde een grootere aanvalssnelheid te verkrijgen, terwijl hun proeftochtsnelheid ± 16 mijl bedroeg, en hadden een iets grootere waterverplaatsing, n.l. 29 M^3.

Zij waren evenals hun voorgangers echter niet geschikt om ten allen tijde zee te kunnen bouwen en de kleine ruimte voor steenkolenberging, die zij bezaten, beperkte hun gevechtsrayon,

waardoor optreden buitengaats voor een groot deel werd belet of wel geheel buitengesloten met eenigszins ruw weder.

Ook de groote schepen zooals de „Koning der Nederlanden", de „Prins Hendrik der Nederlanden", de „van Galen", „Zilveren Kruis" en de „Leeuwarden" werden in de breede zijden van een dwarsspartorpedoinrichting voorzien. Men begon als spar daarvoor te benutten de houten bakspier voorzien van een stalen kokervormige muts, waarin de torpedo met een stalen lat bevestigd wordt.

En met deze inrichtingen is het begin geopend van de overschatting der oorlogswaarde van het spartorpedowezen aan boord der grootere Nederlandsche oorlogsschepen.

Men moest toen toch kunnen nagaan dat de zeegevechten niet meer op zulk een korten afstand konden geschieden tengevolge der verhoogde uitwerking van het krachtigere en door de invoering van het achterlaadgeschut snellere artillerievuur. Deze aanwending was vrij ondoelmatig en weinig wenschelijk bij eene Nederlandsche Marine, wier bescheiden inrichting uitsluit het deelnemen aan groote scheepsstrijden met slagschepen. De aanschaffing der spartorpedobooten daarentegen was toen wenschelijk, nuttig en doelmatig en deze hebben op weinig kostbare wijze krachtig medegewerkt tot de weerbaarheid van ons defensiewezen.

De kosten dier booten zonder inventaris varieerden van *f* 50 000 tot *f* 55 000, de torpedosparren van *f* 300 tot *f* 650, de sparinrichtingen compleet van *f* 900 tot *f* 1000; op de schepen kostten de sparren tot *f* 1200, de sparinrichtingen tot *f* 2300 per stuk.

Een der groote wijzigingen in den toenmaligen scheepsbouw, waartoe het spartorpedowezen medewerkte, was het verbeteren van het drijfvermogen door het vermeerderen van het aantal langsscheepsche en dwarsscheepsche waterdichte schotten, die het schip in een aantal waterdichte compartimenten verdeelde, waardoor de uitwerking der spartorpedo zooveel mogelijk werd verminderd en de kans toenam dat die zich bleef bepalen tot de vernieling van één of meer dier compartimenten, zonder dadelijk het verlies van het schip ten gevolge te hebben.

Men trachtte van de zijde der torpedisten hierin tegemoet te komen door het opvoeren der buskruitlading der torpedo, door het wijzigen der buskruitlading in schietkatoenlading, hetgeen aanleiding gaf tot allerlei proeven, die in het 2e tijdperk van 1879-1889 werden voortgezet doch geen afdoend resultaat opleverden en na de uitvinding en invoering der vischtorpedo's van zelf gestaakt werden.

In het 2e *tijdperk, van 1879-1889*, wordt het spartorpedowezen tot verdere ontwikkeling gebracht door de aanschaffing bij de binnenlandsche industrie van nog 6 spartorpedobooten van dezelfde soort als hun voorgangers en van 2 torpedobooten bij de firma YARROW & Co. namelijk de „Etna" en „Hekla", die in zeer belangrijken zin afweken van hun voorgangers en

ook later gewijzigd werden in vischtorpedobooten. Hun waterverplaatsing was toegenomen tot 46 M^3, hun stoomvermogen aanzienlijk vermeerderd, zoodat de proeftochtssnelheid ± 21,5 mijl bedroeg en de bemanning van 9 op 13 kop gebracht; deze booten konden ook reeds wat beter zee houden dan de vroeger aangeschafte.

Ook gedurende dit tijdperk ging men voort dwarsspartorpedoinrichtingen aan te brengen op de groote schepen; al de fregatten met uitzondering van de „Johan Willem Friso" werden daarvan voorzien en op kostbaarder wijze dan in het 1e tijdvak, daar nu stalen dwarssparren aan deze schepen verstrekt werden. Deze maatregel is nog minder goed te verdedigen, daar toen de invoering van het snelvuurgeschut en de uitbreiding van het aantal achterlaadstukken van groote uitwerking dermate plaats had, dat een strijd tusschen twee schepen op zulk een kleinen boordsafstand onmogelijk was. Trouwens al die dwarsspartorpedoinrichtingen zijn in het tijdperk 1889—1899 weder weggenomen, zonder ooit eenig wezenlijk nut gedaan te hebben; hun aanschaffing was daarom nog minder doelmatig en wenschelijk dan in het 1e tijdperk.

Ook de kanonneerbooten, ten getale van 30 stuks, werden allen voorzien van een sparinrichting vooruit en moesten een torpedospar voeren. Ook deze maatregel was evenmin wenschelijk als doeltreffend, want de geringe vaart dezer schepen met uitgevoerde spar, hoogstens 6 mijl, anders ± 7.5 mijl, maakte het zeer onwaarschijnlijk, dat het ooit zoude gelukken een torpedo door hen tegen het vijandelijke schip te doen aanbrengen. Ook deze inrichtingen werden in het 3e tijdvak 1889—1899, behoudens enkele uitzonderingen, weer allen weggenomen en hieruit blijkt, dat de torpedodienst de oorlogswaarde der spartorpedo ook op de kanonneerbooten had overschat.

De verstrekking aan de oorlogsschepen van één of meerdere electrische zoeklichten, het éene al krachtiger dan het andere, ontnam ook aan de spartorpedobooten bij nacht hun groote waarde, daar men toch altijd tot op 8 M. van het vijandelijke schip moet komen bij een annval en dus vrij zeker kan aannemen, lang vóór dien tijd ontdekt en doorschoten te worden. Toen in het 3e tijdvak daar nog bijkwam de uitbreiding van het snelvuurgeschut van allerlei kaliber van 5 cM. tot 15 cM. en meer en de vermeerdering der vaartsnelheid van de moderne schepen, werd aan de spartorpedoboot bijna alle waarde ontnomen en uitgezonderd in de hoogst zeldzame gevallen van operaties bij regenachtig en heiig weder, kan men gerust verklaren, dat de spartorpedoboot wel nimmer meer tegen een vijandelijk schip gebruikt zal worden.

Zeer natuurlijk was het echter, dat men naar middelen zocht om de torpedo en hare uitwerking te verbeteren:

1e. door haar een oorlogslading te geven met grootere uitwerking dan de buskruitlading der spartorpedo;

2e. door haar van een zelfwerkende inrichting te voorzien,

zoodanig, dat zij op een betrekkelijk grooten afstand van het doel gelanceerd of afgeschoten, zich daarna volgens een bepaalde richting en op een bepaalde diepte met groote snelheid verwijderde naar het te bereiken doel. De vernielende uitwerking van het artillerievuur van den tegenstander op de torpedoboot werd, door het lanceeren op een zekeren afstand, verkleind en gedurende den nacht vooral is die trefkans niet groot;

3e. door opvoering der snelheid en der waterverplaatsing van de torpedoboot, die haar in staat stelt snel en verrassend op te treden en zich na het lanceeren in den kortst mogelijken tijd te verwijderen en ook bij slecht weder meer drijfvermogen te ontwikkelen en beter zee te houden, dan de zooveel kleinere spartorpedoboot.

Het Marine-torpedowezen onderging dan ook weldra een groote verandering en verbetering, niet alleen in het eigenlijk gezegde torpedowapen maar ook in de booten, die dat wapen voerden. De hierbij bedoelde torpedo, zeer eigenaardig de vischtorpedo genaamd, werd van een geheel andere gedaante dan de spartorpedo en van een krachtige schietkatoenlading voorzien van vele malen grootere uitwerking en welke niet eerder ontplofte dan bij het treffen van het vijandelijke doel. Bovendien ontving zij een inrichting, die haar in staat stelt, na het verlaten van de lanceerbuis of het torpedokanon met groote vaartsnelheid een afstand af te leggen, varieerende van 400—800 M. De machine brengt 2 schroeven in beweging, die haar de vaartsnelheid geven, bovendien zijn er inrichtingen om de vischtorpedo op eene bepaalde diepte en in een bepaalde richting te houden, zoodat de torpedist in staat is gesteld, op eenigen afstand van het vijandelijke doel, lanceerafstand genaamd en gewoonlijk niet grooter dan 400 M., de vischtorpedo te lanceeren of af te schieten uit de torpedobuis of uit het torpedokanon.

De torpedoboot ontving dus een bijzondere inrichting om de vischtorpedo's te lanceeren of af te schieten en werd bovendien gewijzigd, zoowel wat de grootte als het stoomvermogen betrof; de waterverplaatsing dier vischtorpedobooten in dat tijdperk nam toe tot 90 M^3, de proeftochtsnelheid van 15—22.8 mijl en hunne lengte tot 39 M.

De eerste vischtorpedoboot, de „Ardjoeno", werd in 1886 geleverd door de firma Yarrow & Co. en was voorzien van 2 boegbuizen en 1 torpedokanon achteruit opgesteld en deze aanschaffing werd in dit tijdperk weldra gevolgd door nog 9 andere vischtorpedobooten van ongeveer dezelfde waterverplaatsing en gelijke bewapening, echter nu, met uitzondering van de „Empong", allen gebouwd door de particuliere industrie in Nederland of op 's Rijks werf. Behalve de reeds genoemde „Etna" en „Hekla" werden ook de spartorpedobooten „XV" en „XVI" gewijzigd tot vischtorpedobooten en deze 4 vaartuigen bewapend elk met 2 boegbuizen, terwijl van laatstgenoemden

ook de brandstofberging werd vergroot en ongeveer gelijk g
maakt aan die der grootere vischtorpedobooten, ten einde h
gevechtsrayon uit te breiden.

Het gevolg van dit alles was, dat wel de mogelijke u
werking der vischtorpedo's op het vijandelijke doel werd v
hoogd, doch dat de trefzekerheid door het op een afsta
lanceeren in belangrijken zin werd gewijzigd en dikwijls z
afhangen van twee onbekende en veranderlijke factoren, nam
lijk den weg en de snelheid van den vijand.

Ook de vischtorpedoboot, die door hare meerdere snelh
en grootte haar gevechtsrayon uitbreidde en een meer zeew
dig vaartuig was geworden dan de spartorpedoboot, bood
echter veel meer trefkans aan de vernietigende uitwerking v
het snelvuurgeschut van den vijand door hare meerdere gro
en geheel onbeschermden romp; alleen ligt boven de boegbu
op de meeste dier booten een stalen beschermingsplaat
± 30 mM. dikte.

Hare kansen tot gebruik voor nachtelijke aanvallen,
het besluipen en verrassen van den vijand, blijven echter
groot, hoewel men die trachtte te verminderen door de
wending op de groote schepen van meerdere electrische
lichten en van torpedonetten, die, uitgevoerd aan stalen
ren rond het schip, de torpedo op een kleinen afstand van
schip moesten opvangen, voor dat zij schade kon aanrich
Deze torpedonetten moeielijk en tijdroovend om uit te voeren, k
men bij de Nederlandsche Marine slechts op één schip in geb
of beproeving en verloren hunne waarde grootendeels d
een uitvinding, waardoor het mogelijk was aan de torped
een inrichting te geven, die bij het treffen het torpedone
nielde en haar in staat stelde, toch het vijandelijke schip te
reiken en te vernietigen.

De voornaamste firma, die zich een wereldbekendheid he
geschapen op het gebied der vervaardiging en verbetering d
vischtorpedo's en hunne lanceerinrichtingen, is de firma WHI
HEAD & Co. te Fiume en aan deze firma heeft het Departeme
van Marine ook de vervaardiging van het grootste aantal d
bij de Nederlandsche Marine in gebruik zijnde vischtorped
opgedragen, steeds voortgaand op den uitvindingsweg de
firma, het eene type verbeterende met de ondervinding op
daan op zijn voorganger, van welke veranderingen en verbe
ringen ook nu nog niet het einde is te voorzien, waardoor
studie en de detailkennis van het torpedowezen bij de Ned
landsche Marine steeds uitgebreider en tijdroovender wordt.

In 1885 werden bij deze firma de eerste vischtorpedo's
steld en zooals blijkt uit staat nº. III*b*, waren de eerste 20 tor
do's type I*a*, de normaaltorpedo genaamd, van brons verva
digd; de staart en schroeven van dit metaal, die op den du
te zwak bleken te zijn, werden later weggenomen en ook
type voorzien van stalen staarten en schroeven. Daar volge
de voorschriften der Nederlandsche Marine in publieke geschr

…erwapeninge…

12 cM. K A Nº. 1	12 cM. L A	7.5 cM. A	mort. v. 7.5 cM. A	15 cM.
cM.		—	—	
—	—	1	—	
—	2	1*	1*	
—	—	2	2	
…e kan.booten				
—	—	—	—	
—	—	—	—	
—	—	2	2	
—	—	2	2	
—	—	2	2	
—	—	2	2	
—	—	2	2	
—	—	2	2	
—	—	2	2	
90*	2	63*	29	
4*	—	3*	—	
18	—	14	1*	
68	2	46	28	

860a.

n de inwendige samenstelling en werking der onderdeelen iet kunnen behandeld worden, bespreken wij ook niet anders an de algemeen in buitenlandsche tijdschriften te vinden en ekende zaken der verschillende torpedo's.

Uit Staat nº. III*b* blijkt, dat langzamerhand de vischtorpe-o's van afmeting en gedeeltelijk ook van samenstelling veranerden, dat de lanceerafstand wel varieerde van 400—600 M., och de kleinste dier afstanden beschouwd werd als de grootste orlogslanceerafstand. Eveneens vermeerderde de maximum-ıchtdruk en de grootte der torpedoluchtkamers, zoodat de aartsnelheid grooter werd en deze varieerde van 21—27 mijl, e trefkans werd daardoor ook grooter; het gewicht en de rootte der schietkatoenlading nam toe, waardoor de mogelijke itwerking grooter werd. Ook het pistool, het ontstekingswerk-ıig, onderging een wijziging, waardoor de ontsteking der toredo bij het treffen beter verzekerd werd.

Voor de mindere kostbaarheid gebruikte men staal voor het rootste deel van het materiaal der vischtorpedo, alleen zijn de evechtsladingkamers allen van brons vervaardigd voor de betere ewaring van het schietkatoen.

Een andere fabrikant, SCHWARZKOPFF in Berlijn, welke ook ischtorpedo's vervaardigde voor de Nederlandsche Marine, geruikt voor al het daartoe gebezigde materiaal een soort van brons an geheime samenstelling en van groot weerstandbiedend verıogen. Het voordeel hiervan moet zijn de mindere roestbaareid der verschillende samenstellende deelen, het nadeel is hun rootere kostbaarheid.

De aanschaffing van het vischtorpedomaterieel en die der ischtorpedobooten was doelmatig en wenschelijk en ook dit ıaterieel werkte krachtig mede tot de verhooging der weeraarheid van 's Lands defensiewezen.

Te betreuren blijft het, dat men niet reeds toen Nederındsch-Indië daarvan voorzag en in 1888 daar nog een sparorpedoboot de „Cerberus" naar toe zond, die 10 jaren lang alaar het unicum in zijn soort zoude blijven. Wel was deze oot grooter en door hare waterverplaatsing van 83 M³ en hare roeftochtsnelheid van 21.2 mijl geschikt om te worden gewijigd in een vischtorpedoboot, hetgeen dan ook in het laatst van et 3ᵉ tijdperk 1889—1899 geschiedde, toen zij bewapend werd ıet 2 boegbuizen en een torpedokanon achteruit opgesteld en are vroegere schijnwaarde verwisselde tegen een degelijke orlogswaarde.

Gedurende het tweede tijdperk zien wij nog de opstelling an vischtorpedomaterieel op een groot schip, namelijk op het regat de „Johan Willem Friso", hetwelk aan S.B. en B.B. ooruit in de kuil voorzien werd van een torpedokanon, terrijl voor elk kanon 3 torpedo's werden medegegeven. Niet lleen was de opstelling van dit materieel onbeschermd, doch ok de bergplaatsen der torpedo's en van het schietkatoen waren iet afdoende beschermd.

Wij vinden dus hier de eerste overschatting van de oorlogswaarde der vischtorpedo's, aan boord van een groot schip, niet doelmatig en wenschelijk, hetgeen ook trouwens spoedig genoeg werd ingezien, want reeds in 1892 of 1893 werd al het vischtorpedomaterieel van dit schip verwijderd.

Gedurende het 3e tijdperk, van 1889—1899, wordt het vischtorpedomaterieel in de eerste jaren versterkt door den aanbouw van 3 vischtorpedobooten, die echter in bewapening en grootte afweken van hunne voorgangers; de waterverplaatsing bedroeg ± 60 M^3, de proeftochtsnelheid varieerde van 20—20.7 mijl, de bemanning werd teruggebracht tot op 13 kop en de bewapening tot 2 boegbuizen.

Ook werden aangebouwd nog 3 vischtorpedobooten n°. „III", „XXI" en „XXII", elk voorzien van een torpedospar vooruit en een torpedokanon achteruit met de kleine waterverplaatsing van 34 M^3 en een proeftochtsnelheid van 17.5—18 mijl. Deze kleinere soorten van torpedobooten waren minder kostbaar dan de eerste 10 vischtorpedobooten en boden door hunne geringere afmetingen een mogelijken vijand ook een kleiner doelwit aan.

Welk denkbeeld echter schuilt in het weder aanbrengen der torpedospar op de laatste 3 vaartuigen, is mij niet recht duidelijk, waarschijnlijk kunnen die sparren in de werkelijkheid slechts hoogst zelden dienst doen.

Ook deze aanbouw van booten was wenschelijk en vrij doelmatig, na 1891 werd echter de verdere aanbouw van vischtorpedobooten gestaakt, waarschijnlijk door de groote kostbaarheid van de sedert dien tijd gebouwde moderne oorlogsschepen, die men wel van vischtorpedomaterieel voorzag, hetwelk m. i. zoo lang het onbeschermd is opgesteld, betere diensten zou kunnen bewijzen op de booten.

De schepping der vischtorpedoboot had tot gevolg, dat naar middelen werd omgezien om den gecombineerden aanval van een aantal dier booten (torpedobootdivisie) op een enkel schip te verhinderen en men weldra overging tot de constructie van een vaartuig, dat grooter was, sneller liep, meer zeewaardig en behalve van een torpedobewapening ook van een vrij sterke snelvuurgeschutbewapening was voorzien en de gevaarlijkste tegenstander werd van de vischtorpedoboot, wij bedoelen de z.g. torpedobootdestroyers (torpedobootjagers). Om tegen hun optreden te waken werden de vischtorpedobooten elk met 2 snelvuurkanonnen van 3.7 cM. en de zooveel kleiner vischspar- en spartorpedobooten elk met één dier kanonnen bewapend. Bij het Departement van Marine werd dit vraagstuk van den torpedobootjager natuurlijk bestudeerd en dientengevolge belichaamd in een aanvraag tot aanschaffing van een torpedobootjager bij de Marinebegrooting van 1890 ingediend, doch de Volksvertegenwoordiging, afgeschrikt door de hooge kosten van zulk een vaartuig (750,000) en niet inziende het voldoende nuttige van zijn werkkring bij 's Lands defensie, scheen zoo weinig ge-

zind deze aanvraag toe te staan, dat de betrokken Minister van Marine haar van zijne begrooting terugnam.

Toch is het m. i. zeer de overweging waard of deze torpedobootjagers niet zeer goede diensten zullen kunnen bewijzen bij de verdediging in Nederlandsch-Indië. Men moet niet vergeten, dat de zeewaardigheid dezer schepen van ± 400 M³ waterverplaatsing heel wat grooter is dan die der torpedobooten, hun gevechtsrayon aanzienlijk is te noemen en hunne snelheid van verplaatsing en hunne bewapening een zeer goeden factor zullen vormen in de zeetactiek, die wij daar tegenover een buitenlandschen vijand zullen behooren te volgen, terwijl hun grootte mij ook voldoende voorkomt om op te kunnen treden als handhavers van het Nederlandsche gezag tegenover inlandsche Vorsten.

Het eerste moderne schip dat met vischtorpedomaterieel werd uitgerust, was de pantserdekkorvet der Indische Militaire Marine de „Sumatra", welke 2 torpedokanonnen ontving, onbeschermd opgesteld in een torpedokamer boven het pantserdek, terwijl voor elk kanon 3 torpedo's werden medegegeven. In dien tijd (1890) was de onbeschermde opstelling te begrijpen en te verdedigen, toen de uitbreiding van het snelvuurgeschut tot zwaardere kalibers nog niet plaats had gevonden en men niet kon voorzien, dat 8 jaar later in den Spaansch—Amerikaanschen oorlog na het gevecht te Santiago, de daarvoor benoemde commissie der bekwaamste Amerikaansche zeeofficieren, welke een onderzoek moest instellen naar de te maken gevolgtrekkingen naar aanleiding van de ondervinding bij dit gevecht opgedaan, tot de navolgende conclusie kwam:

Geladen torpedo's *boven de waterlijn* leveren een groot gevaar op en moeten op deze wijze *niet* anders dan op torpedobooten gebruikt worden.

Uit staat n°. III blijkt, dat men op de „Koningin Wilhelmina der Nederlanden", de „Reinier Claeszen", de drie pantserschepen type A, de 3 kruisers type v. d. Wijck „Holland", „Friesland" en „Zeeland" het voorbeeld van de onbeschermde opstelling van het vischtorpedomaterieel volgde van de „Sumatra", hoe langer hoe minder wenschelijk naar mate het snelvuurgeschut van zwaarder kaliber werd, het aantal der snelvuurstukken aan boord der oorlogsschepen toenam en de uitwerking hunner schoten grooter was door het gebruik van het krachtiger rookvrije buskruit.

Op de 3 laatste kruisers type v. d. Wijck, de „Utrecht", „Gelderland" en „Noord-Brabant", verviel de onbeschermde boeglanceering en komt hier de torpedodienst weêr op den goeden weg met een beschermde onderwaterlanceerinrichting vooruit; de 3 torpedokanonnen onbeschermd achteruit op het tusschendek opgesteld, blijven echter aan boord. Op de pantserschepen type „Regentes" gaat men weder een stap verder, laat de onbeschermde hekbuis vervallen en bepaalde dat er 2 onderwaterlanceerinrichtingen zullen komen in de breede zijde,

terwijl de onbeschermde boegbuis voorloopig nog gehan blijft.

Mij komt het voor, dat deze onbeschermde opstelling het vischtorpedomaterieel in de toekomst evenmin wens als doelmatig zullen zijn, en men bij den torpedodien zelfde zal blijken te hebben gedaan als bij de dwarsspart inrichtingen op de groote schepen en de voorspartorpedo tingen op de kanonneerbooten, namelijk overschatten waarde van dit oorlogsmiddel aan boord der groote sc indien het onbeschermd is opgesteld.

De kans van ontploffing der eigen torpedo in het schip bij gebruik tijdens het gevecht, is waarlijk niet ge achten en de voorbeelden zoowel in den Chineesch—Japa als in den Spaansch—Amerikaanschen zeeoorlog zijn er te bewijzen, want in beide oorlogen deden zich die gevalle

Als men nagaat dat de artilleriestrijden op veel g afstanden dan de lanceerafstanden, zelfs nog vergroot d uitvinding der koersregelaars, kunnen beslissen over h onzer gedeeltelijk beschermde kruisers, dan is het 1e niet lijk te begrijpen, dat slechts bij hooge uitzondering de g heid zich zal voordoen, waarbij zij gebruik kunnen make hunne torpedo's; 2e. mag men het gevaar niet ondersc voor het schip en zijne bemanning, wanneer de eigen torp het eigen schip tot ontploffing wordt gebracht op kor stand van het pantserdek, zoodat de mogelijkheid besta dit ter plaatse vernield wordt.

Volgens de voorstanders der onbeschermde opstelli vischtorpedo's op de groote schepen zou dit nooit kunn schieden, dan wanneer de torpedo geheel gereed was t ceering en in dat geval toevallig het pistool door een v lijk schot op zulk een wijze geraakt werd, dat het de kingslading ontstak en op die wijze de torpedo tot ontp bracht. Maar volgens anderer meening blijft toch ook n degelijk de gevaarlijke kans bestaan, niettegenstaande d ven in Oostenrijk, dat de gevechtsladingkamer door een gend projectiel wordt getroffen, en door de ontstane plo opgewekte wrijving en het in aanraking komen met d groote snelheid voortgedreven brandende stukken van de lading dezer projectielen, tot ontploffing kan gebracht v om dood en verderf op het eigen schip rond zich te zaa

Nu is de opstelling van het vischtorpedomaterieel, aa van onze schepen, dicht bij het pantserdek en de daa gelegen munitiebergplaatsen, en van de hekbuis nabij h en de schroeven, des te gevaarlijker voor de veiligheid v eigen schip.

Een ontploffing op de bovenaangegeven wijze in d buis kan tengevolge hebben de vernietiging van het r misschien van één der schroeven en daardoor het schip weerloos worden.

De beide vooruit of achteruit dwarsscheeps gep

g

lob

ang

64

kanonnen zijn misschien niet zoo gevaarlijk geplaatst. Het kan ten minste gebeuren, dat bij ontploffing van een torpedo in deze kanonnen het schip niet reddeloos behoeft te worden en slechts de compartimenten van het cellendek daar ter plaatse vol water zullen loopen, en door de beschadiging van het pantserdek ook de daaronder op die hoogte gelegen achter- of voormunitiebergplaats voor korten tijd gedeeltelijk onbruikbaar wordt door het binnenstroomen van het water, dat echter met de lensleiding na aftapping op het daar beneden gelegen munitiemagazijn nog verwijderd zou kunnen worden.

Of misschien de kracht der uitwerking van de schietkatoenlading van 90 K.G. bij een ontploffing zoo groot zou kunnen zijn, dat ook een ontploffing ontstaat in de daar beneden liggende munitiebergplaats, geloof ik echter niet, omdat het pantserdek haar schild zal zijn, waartegen die uitwerking gebroken wordt.

Het gevolg van al het bovenstaande zal wel zijn, dat een commandant van een schip niet dan in de uiterste noodzakelijkheid de torpedo's uit hunne beschutte bergplaats tot daadwerkelijk gebruik zal doen ophalen en indien zijn schip in het bezit is van eenige onderwaterlanceerinrichting zal hij nog minder geneigd zijn de onbeschermde torpedokanonnen te gebruiken in tijd van gevecht, juist om de mogelijk gevaarlijke gevolgen.

Volgens een door mij gemaakte berekening zoude men in het achtertusschendek op het type „Utrecht" bij het vervallen der torpedokanonnen daar ter plaatse kunnen aanbrengen aan weerszijden een kanon van 7.5 cM. n°. 2 en op die wijze, met misschien een kleine gewichtsvermeerdering, meer strijdwaarde en een verbeterde indeeling en betimmering van het schip verkrijgen. Hoewel de hoogte dezer kanonnen boven de waterlijn aanzienlijk minder zoude zijn dan die van het opperdek, kon men hen toch nog onder dezelfde gelegenheden van weder en zee benutten als nu de torpedokanonnen, daar ook met zee de torpedopoorten gesloten en afgezien moet worden van het gebruik der torpedokanonnen.

De vischtorpedo onderging gedurende dit laatste tijdperk ook verscheidene verbeteringen, die hier niet behandeld worden. Eene uitvinding echter, die ook in buitenlandsche tijdschriften is vermeld, namelijk die der koersregelaars, waardoor men beter verzekerd is van de constante richting der baan van de torpedo en die in 1897 ook toegepast werd op enkele torpedo's der Nederlandsche Marine, en goed heeft voldaan, zoodat meerdere torpedo's zullen worden voorzien van een koersregelaar, vermeerdert de oorlogswaarde van dit wapen aanzienlijk, indien daarmede gepaard kan gaan een vergrooting van den oorlogslanceerafstand.

Vooral bij nacht zou de torpedoboot dan nog met beteren uitslag en meerdere veiligheid voor zich zelve kunnen optreden en het met beschermde torpedokanonnen gewapende schip op

grootere afstanden van dit wapen gebruik kunnen maken tegen een vijandelijk schip, terwijl hun werkelijk verdedigende rol invloedrijker zoude worden door het vergrooten van de ruimte rond het schip, waarin het altijd gevaarlijk zal zijn voor den tegenstander om door te dringen.

Zonder vergrooting van de snelheid der torpedo, die voor de beste en de nieuwste soorten met 60 KG. lading schietkatoen op 400 M. afstand 32 mijl of 16.5 M. per sec., op 800 M. 29 mijl of 14.9 M. per sec., en op 1000 M. 27 mijl of 13.9 M. per sec. bedraagt, zal men voor onze torpedo's moeilijk den oorlogslanceerafstand kunnen vergrooten, want de langzaamheid van beweging onder water, vergeleken bij die van 725 M. en meer per sec. van een projectiel in de lucht, bemoeilijkt de juistheid van het schot, omdat de richtmiddelen hoofdzakelijk rekening moeten houden met twee onbekende en veranderlijke factoren, namelijk den weg en de snelheid van den vijand. Hieruit volgt, dat wanneer die beide factoren bekend zijn, of zooals in onze nauwe zeegaten, gemakkelijk te schatten, of wanneer zij nul zijn bij het ten anker liggend schip, de kansen tot treffen voor de torpedo zeer vermeerderd worden en men met goeden uitslag in die gevallen ook op grooteren afstand kan lanceeren. Die vergrooting van snelheid is echter niet gemakkelijk te verkrijgen, want zij vereischt een krachtigere machine, die onder een hoogeren luchtdruk moet werken en van daar ook de noodzakelijkheid van een grootere luchtkamer van meer weerstandbiedend vermogen. Ook de onderdeelen der machine zullen zwaarder moeten zijn om dien meerderen arbeid te verrichten en om weerstand te bieden aan de schokken en trillingen, waaraan zij is blootgesteld. Al deze eigenschappen kan men niet anders verkrijgen dan door eene vermeerdering van gewicht en ruimte. Zoo lang dus de gecomprimeerde lucht als beweegkracht en het schietkatoen als oorlogslading dient, zal het niet mogelijk zijn de snelheid te vergrooten zonder de oorlogslading te verminderen, daar anders de geheele gewichtstoename der torpedo te groot zou worden.

Lanceeringen van torpedo's tot oefening op bewegende of gesleept wordende doelen hadden bij ons plaats, vanaf de schepen gebeurde dit echter nog niet en zal dit wel het vraagstuk der toekomst worden, vooral voor de schepen in het bezit van onderwaterlanceerinrichtingen.

Resumeerende kan dus van het wapen van den Marinetorpedodienst in het algemeen gezegd worden, dat het spartorpedomaterieel en het vischtorpedomaterieel op hoogte des tijds bleef, zoowel op torpedobooten als op de groote schepen, dat echter de aanwending van dit materieel op vele groote schepen minder doelmatig en wenschelijk was.

Dat met de onderwaterlanceerinrichtingen de eerste goede schrede gezet is op den weg tot verbetering en, indien deze inrichtingen blijken te voldoen, met vrij groote zekerheid kan aangenomen worden, dat de onbeschermde opstelling van

het vischtorpedomaterieel op de groote schepen vervallen moet en de verstrekking van torpedo's voor elke onderwaterlanceerinrichting zal dienen uitgebreid te worden van twee tot vier stuks torpedo's, indien de benoodigde ruimte daarvoor gevonden kan worden.

Dat versterking onzer vischtorpedovloot, zoowel voor de Landsdefensie als voor de door ons te volgen zeetactiek in Nederlandsch-Indië, dringend noodzakelijk is en men wel mag overwegen de wenschelijkheid, om gedurende eenige jaren den nieuwen aanbouw van flottieljevaartuigen voor Ned.-Indië te staken en de daardoor vrij komende gelden te benutten tot aanschaffing van zulk een vischtorpedobootmaterieel, dat het ook een deel hunner diensten kan verrichten.

Bovendien zal de toekomst moeten leeren of de torpedoboot zelf niet gewijzigd zal behooren te worden door haar beter te beschermen tegen het vijandelijke vuur, waardoor zij ook over dag voor den vijand gevaarlijk kan worden.

Deze bescherming zal niet bestaan in een pantsering, die de vaartsnelheid en het type der boot aanmerkelijk zou wijzigen, maar moet gevonden worden door haar het vermogen te geven zich tijdelijk aan het oog des vijands te onttrekken.

De verslagen der genomen proeven met de z.g. onderzeesche Fransche torpedoboot de „Zédé" van ± 260 M^3 waterverplaatsing, welke met eenig voorbehoud moeten worden aangenomen, wat de schitterende resultaten betreft, wijzen er echter op, dat in deze richting misschien de oplossing gevonden wordt van dit vraagstuk:

Een torpedoboot van ± 200 M^3 waterverplaatsing, voorzien van stoomvermogen om zich op de oppervlakte der zee te bewegen, en van een inrichting om naar verkiezing voor het overgrootste deel of geheel te kunnen onderdompelen en zich daardoor aan het gezicht van den vijand te onttrekken, en alsdan hare vaartsnelheid te ontleenen uit eene andere machine, welke door electriciteit gedreven wordt.

Het is zeker, dat zulk een wapen, indien het deugdelijk blijkt te zijn, voor kleine Staten een zeer goed oorlogsmiddel zou wezen, voornamelijk om de betrekkelijk geringe kostbaarheid en de mogelijk groote uitwerking bij verrassend optreden.

Totnogtoe echter is de vaartsnelheid onder water der onderzeesche torpedoboot gering, niet meer dan ± 6 mijl, hetgeen een zwakken factor vormt in de bepaling van haar oorlogswaarde en ten gevolge heeft, dat betere resultaten behooren te worden afgewacht, alvorens tot aanschaffing van zulk een oorlogswapen kan worden overgegaan.

Rotterdam, 20 Maart 1899. J. M. W. KUYL.

(Wordt vervolgd).

EEN OORDEEL VAN DEN ADMIRAAL MAKAROFF OVER DE PANTSERSCHEPEN.

De admiraal Makaroff der Russische Marine heeft in het tijdschrift „Kotlin" een zeer lezenswaardig artikel in het licht gegeven, waarvan de vertaling hier volgt. (Zie ook „Revue du cercle militaire". N°. 43, van 1898, en de „Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten". 6 Heft, Febr. 1899).

De ondergang van de vloot van den Spaanschen admiraal Cervera bij Santiago, heeft wederom de vraag op den voorgrond gebracht of de hoofdmacht eener vloot gezocht moet worden in gepantserde of in niet gepantserde schepen.

De vraag aldus, zonder meer, is niet goed gesteld. Ten onrechte vraagt men zich af, of men pantserschepen of kruisers noodig heeft. Wanneer men onder kruisers schepen verstaat, die, beschikkende over een gering artillerievermogen, bestemd zijn om op handelsschepen jacht te maken, dan verdienen pantserschepen de voorkeur. Kruisers kunnen den vijand nooit dwingen zich overwonnen te verklaren, omdat hun arbeidsveld uit den aard der zaak beperkt is tot het kapen der handelsvloot.

Voor elke ton pantser heeft men 3 à 4 tonnen deplacement noodig; een schip, dat een pantser draagt van 2000 ton, moet alzoo 6 à 8000 tonnen grooter zijn dan een niet gepantserd schip, bezittende een zelfden radius van actie. Pantserschepen hebben dus altijd een grooten tonneninhoud, terwijl de niet gepantserde schepen alle afmetingen kunnen hebben, te beginnen met die der torpedobooten. Het heeft geen voordeel hen te groot te maken, want hun geheele deplacement zoude men ten voordeele der artillerie kunnen benutten, en men zoude er nu licht toe overgaan hun te krachtige machines of een te grooten kolenvoorraad te geven. Men kan een niet gepantserd schip bouwen van 3000 ton, dat met een kanon van 25 cM. en met 5 kanonnen van 15 cM. bewapend is, eene snelheid heeft van 21 à 22 knoopen en waarvan machines, ketels en kruitkamer voldoende tegen scherfwerking beschut zijn.

Wanneer men vraagt wat als slageenheid meer nuttig effect heeft, een pantserschip van 15000 ton of een ongepantserd schip van 3000 ton, dan luidt het antwoord beslist ten gunste van het pantser. Wanneer men evenwel de vraag stelt of het voordeeliger is om voor een bepaalde som één pantserschip te bouwen van 15000 ton, of niet gepantserde schepen van 3000 ton, dan kan het antwoord niet meer ten gunste van het pantser uitvallen.

En toch hebben alle schrijvers, welke deze vraag geopperd

hebben, haar ten gunste van het pantser beantwoord, met uitzondering van den luitenant ENGELMANN.

Laten wij thans nagaan, wat de slag bij Santiago ons daaromtrent leert. Men heeft daar bij beide partijen pantser en geschut van groot en klein kaliber.

In werkelijkheid bestaat er geen scherp onderscheid tusschen kruisers en pantserschepen, de „Iowa" en de andere Amerikaansche schepen stonden als pantserschepen bekend, ofschoon zij slechts voorzien waren van een pantser van middelmatige sterkte, waarvan de dikte op de waterlijn 355 mM. – en de ontwikkelde lengte ± 56 M. bedroeg. Drie Spaansche pantserkruisers, de „Infanta Maria Teresa" en twee andere van een zelfde type, hadden een pantser op de waterlijn, dik 305 mM. en ongeveer 95 M. lang, welk pantser evenwel minder breed was dan dat der Amerikaansche schepen. Op deze kruisers waren de geschutstoelen van de vuurmonden van 28 cM. beschermd door een pantser van 255 mM. dikte; op de „Iowa", welke 4500 ton meer deplacement had dan de Spaansche kruisers, was ook het andere geschut door een pantser ter dikte van 100 à 200 mM. beschermd, hetwelk evenwel niet bestand was tegen de vuurmonden van 28 cM. kaliber. De kruiser „Cristobal Colon" voerde een pantser van dit laatste type, dat bijna $^3/_4$ van zijn oppervlakte beschermde en zelfs zijne lichte vuurmonden eenige beschutting bood. Zijn deplacement bedroeg slechts 7000 ton, hetwelk grootendeels door het pantser werd ingenomen en waaraan de artillerie was opgeofferd. De „Cristobal Colon" had 2 ARMSTRONG-kanonnen van het nieuwste type van 25 cM. en 40 kalibers lang, waarvan het projectiel bij gewone gevechtsverhoudingen het pantser van de Amerikaansche schepen zoude hebben doorboord. Aan beide zijden had men dus pantser tot bescherming tegen het vijandelijke vuur, benevens vuurmonden van zulke kracht, dat zij het pantser der tegenpartij konden doorboren. Het niet beschutte oppervlak was aan Amerikaansche zijde wellicht het grootst. De Amerikanen hadden de numerieke meerderheid, maar de zege was in ieder geval onzeker en zij kon den overwinnaar zware offers kosten.

De bijzonderheden van den slag zijn ons onbekend; dat de Amerikaansche schepen geen verliezen geleden hebben, kan moeilijk worden verklaard. Het is te hopen, dat de Spaansche officieren voldoende zullen kunnen ophelderen, waarom zij de Amerikanen geene verliezen hebben kunnen toebrengen, daar men toch kan aannemen, dat aan dien kant vele lieden aan het vuur waren blootgesteld, evenals de redenen, welke den admiraal CERVERA genoopt hebben om op klaarlichten dag de blokkade te doorbreken, in plaats van partij te trekken van de duisternis der tropische nachten. Zoover men heeft kunnen waarnemen, heeft het Spaansche geschut de Amerikaansche schepen geen averij toegebracht.

Wanneer het Spaansche geschut in den slag bij Santiago

de Amerikaansche vloot niet getroffen heeft, dan kan zij hare overwinning niet aan het pantser toeschrijven, wel kan zij worden toegekend aan de juistheid van haar schot en aan de goede eigenschappen en inrichting van haar vuurmonden. De meerdere bekwaamheid der Amerikanen in het schieten is gemakkelijk te begrijpen, wanneer men weet, dat lang voor den slag alle schepen in de gelegenheid werden gesteld om op de Spaansche verschansingen te vuren. Deze omstandigheid vermeerderde hun kans op succès.

Wij weten niet of de Spaansche schepen in vredestijd vele schietoefeningen hielden, in ieder geval beteekent zulk een practische oefening niets, in vergelijking met die, welke men in oorlogstijd houdt. De dagbladen, welke dagelijks melding maakten van de beschieting der Spaansche forten door den admiraal SAMPSON en den commodore SCHLEY, hebben niets vermeld betreffende de artilleristische werkzaamheden van den admiraal CERVERA.

Uit een moreel oogpunt beschouwd, verkeerden de beide vloten in zeer verschillende omstandigheden. De Amerikanen zochten den strijd en hadden vol vertrouwen in hun artillerie. De Spanjaarden verlieten, onder den drang van de uit Madrid ontvangen bevelen, Santiago, met het bewustzijn van een nederlaag te gemoet te gaan. Bij zulk een passieve rol konden zij slechts op hun pantser en op hun snelheid vertrouwen. De snelheid was niet in evenredigheid met de kracht hunner machines en wel, tengevolge van de slechte eigenschappen der kolen, van de aangroeiing der huid van het schip en misschien ook wel tengevolge van gebrek aan ervaring bij hunne machinisten. Het pantser, hetwelk aan velen zulk een groot vertrouwen inboezemt en dat het schip onafhankelijk moet maken van elken materieelen en moreelen invloed, bleef dus slechts over. Men kan geen grond aanvoeren voor de bewering, dat de bescherming, welke het pantser moet verleenen, in den slag bij Santiago in mindere mate aanwezig zoude zijn geweest dan in elken anderen slag, en toch was zij onvoldoende voor de Spaansche vloot.

Bij Lissa heeft het pantser noch het zinken van de „Re d'Italia", noch het in de lucht vliegen van de „Palestro" kunnen verhinderen. In den slag bij Yalu kon het de Chineesche vloot niet redden, noch kon het bij Wei-ha-Wei verhinderen, dat de pantserschepen door Japansche torpedobooten werden in den grond geboord.

Hieruit mag men het gevolg trekken, dat men in een zeeslag meer op de kracht van het zwaard dan op de sterkte van het pantser moet rekenen.

Men ruste de schepen met meer artillerie en torpedo's uit, men voorzie hen van krachtige rammen en men late de bescherming door het pantser achterwege, want het pantser geeft geen meerdere kans op de overwinning, het vertraagt slechts de nederlaag. Voor zulk een gering resultaat kan men geen schepen bouwen, welke drie maal zoo groot zijn als de ongepantserde,

terwijl beiden eenzelfde snelheid en radius van actie hebben.

De „Russische Invalide", die bovenstaand artikel in zijn nummers van 28 Augustus, 4 September 1898 overdrukt, maakt daarbij de volgende kantteekeningen.

„Volgens onze meening geeft het opstel van den admiraal MAKAROFF de grondoorzaken aan van de zeerampen der Spanjaarden en ontvouwt het zeer juiste denkbeelden omtrent wat men van de slagvloten van den tegenwoordigen tijd eischen moet. Het komt ons, landrotten, nooit in de gedachten, de oorzaken eener nederlaag in de hoogte of dikte der borstweringen van dezen of genen tegenstander te zoeken. Wij weten, dat de beslissende aanval, door een krachtig en goed gericht infanterie- en artillerievuur, moet worden voorbereid en dat men slechts de zege behaalt door gevolg te geven aan den vasten wil om met den vijand handgemeen te worden. Alhoewel nu het scheepspantser, dat de levende deelen van een schip beschermt, van veel meer gewicht is dan onze borstweringen, zoo verlangt een zeestrijd toch dezelfde materieele aanvalsmiddelen en dezelfde moreele eigenschappen als een strijd te land. Wanneer deze elementen ontbreken, kan het pantser slechts den doodstrijd verlengen.

Te land heeft bij de voorbereiding het infanterie-, op zee het artillerievuur de hoofdtaak te vervullen; de wil om te rammen wordt te kennen gegeven door den afstand waarop het schip zijn tegenstander nadert.

Voor alles heeft men dus noodig eene krachtige artillerie en geoefende kanonniers, verder een groote snelheid, zoodat men zich naar welgevallen aan den strijd of aan zijn tegenstander kan onttrekken en eindelijk een zoo groot mogelijke bescherming tegen het vijandelijke vuur. Neemt men deze voorwaarden in een andere volgorde, b.v. dat men het artillerievermogen en de snelheid aan het pantser opoffert, dan ontwapent men zich vrijwillig. Slechts zelden heeft het pantser eene vloot gered, nog nooit heeft het haar de overwinning geschonken, de jongste zeeoorlogen bieden daarvoor het beste bewijs. Zoowel ter zee als te land eischt de zege het offensief."

De rampen van Spanje zijn te wijten aan de omstandigheid dat zijne vloot bij Santiago niet wilde vechten. Men kan het vreemde besluit van den admiraal CERVERA om op klaarlichten dag en bij schoon weder uit te stoomen, niet anders verklaren. De overijling, waarmede de Spaansche schepen naar de kust koersten, bewijst, dat hunne bevelhebbers door geen taktische overweging geleid werden en dat zij de partij reeds van te voren als verloren beschouwden. De oude trots van Castilië was de eenige moreele drijfveer, welke nog in hen werkte en elk ander gevoel verstikte. Onder zulke omstandigheden was de uitslag van den strijd te voorzien.

Den Helder, Maart 1899. R.

DE OORLOG TER ZEE EN ZIJNE LESSEN DOOR CAPTAIN MAHAN. [1]

(Vervolg van blz. 1442 van het „Marineblad", aflevering 8, Jaargang 1898—'99).

V. [2]

DE AANLEIDING TOT DE BLOKKADE VAN CUBA. DE PLANNEN EN BEWEGINGEN VAN DEN ADMIRAAL CERVERA.

NOOT. Het volgende artikel is geschreven en voor publicatie gereed gemaakt, zooals het nu luidt, vóór de brieven van admiraal CERVERA gepubliceerd in de Madridsche »Epoca" van 5 November 1898 aan deze (d. i. de Amerikaansche) zijde van den Atlantischen Oceaan bekend waren. [3]

Op grond van de in mijn laatste artikel ontvouwde redenen was bij den aanvang des oorlogs de aandacht van ontwikkelde beoefenaars der krijgswetenschap voornamelijk gericht op CERVERA's eskader. Ernstige vermoedens ten opzichte van de bruikbaarheid van het smaldeel waren bij menigeen gerezen, gedeeltelijk tengevolge van bekendheid met de verwaarloozing der vloot door de Spaansche regeering, gedeeltelijk door de gevolgtrekking dat de algemeene onbekwaamheid, welke jaren lang uit alle daden der Spaansche autoriteiten, en inzonderheid in Cuba, was gebleken, zich wel moest uitstrekken tot de vloot, een van de gevoeligste en teerste deelen van eene politieke organisatie; een van de deelen die het eerst in stukken vallen, wanneer de sociale en politieke grondslagen van een staat geschokt worden, zooals gebeurde in de Fransche revolutie. Maar ofschoon vermoed, kon de krachteloosheid van het eskader niet aangenomen worden voor zij bewezen was. „Tot zoolang" — om de woorden te gebruiken van een Italiaansch schrijver, die den geheelen oorlog met heldere en leerzame scherpzinnigheid heeft behandeld — „was Spanje in de mogelijkheid het meesterschap ter zee te „betwisten en zelfs zich een beslist overwicht te verzekeren „door een eskader in het bezit van werkelijk buitengewone

---

1) Reeks van artikelen in den London Times.

2) Times van 25 Januari 1899.

3) Een kenner van het Spaansch onder onze collega's zoude zich zeker veler erkentelijkheid verwerven, indien hij eene vertaling van deze brieven leverde. Eenige daarvan vinden wij op blz. 1469 van den vorigen jaargang.
VERT.

„eigenschappen, zoowel tactisch als strategisch — om kort te „gaan, door middel van een „fleet in being”.”

Het is waar dat in deze schatting de genoemde schrijver de „Carlos V” begreep, een nieuwen en machtigen gepantserden kruiser, zoomede een aantal beschermde kruisers en torpedovaartuigen van verschillende soort, allen in het bezit van een snelheid welke die van de vechtschepen, die de kracht der Amerikaansche eskaders uitmaakten, verre overtrof. Zulk een vloot, homogeen [1]) ten aanzien van de bijzondere eigenschap waarin de macht van een „fleet in being” ligt, welker beteekenis schuilt in haar beenen en haar moreel effect, in haar vermogen eene vervolging te ontwijken en de vrees van den vijand te prikkelen, moet in staat zijn tot snelle onafgebroken beweging; en zulk een vloot bezat Spanje feitelijk toen de oorlog uitbrak — alleen, zij was niet gereed. „Deze prachtige vloot,” hernam onze Italiaansche criticus, misschien den vrijen teugel gevende aan zuidelijke fantasie, maar niet geheel zonder reden, „zoude in staat zijn aan den „vijand het karakter voor te schrijven dat het geschil moest aanne-„men, zoowel in strategischen als tactischen zin, en konde daarbij „de beste en grootste voordeelen trekken van de oogenblikkelijke „verhouding, met een groote waarschijnlijkheid van gedeeltelijke „resultaten, berekend op het herstel van het evenwicht tusschen „de twee oorlogvoerende vloten; of zelfs van een succes zoo „beslissend dat er, indien het dadelijk na de oorlogsverklaring „behaald werd, de mogelijkheid van een Spaansch overwicht in „opgesloten zoude liggen.” De ondergeteekende wacht er zich voor aangezien te worden als ten volle dat uitgebreide programma te aanvaarden voor een vloot, welke klaarblijkelijk inferieur in gevechtswaarde is; maar de algemeene onderstelling van den genoemden schrijver duidt de richting aan der pogingen, die alleen hoop op succes aanboden, en welke derhalve door de Spaansche autoriteiten vastberaden gevolgd had moeten worden.

Aangezien de Spaansche zeemacht — welke ook hare gebreken in organisatie en oefening mogen zijn — geen gebrek heeft aan nadenkende en ontwikkelde officieren, is het waarschijnlijk dat de zending van CERVERA met slechts vier schepen, in plaats van ten minste de vijf gepantserde kruisers, geheel berekend op een gezamenlijk optreden, welke hij had kunnen hebben, nog daargelaten de belangrijke hulpkrachten welke beschikbaar waren, was te wijten aan ondeskundigen, populairen en politieken drang van dezelfde soort als in ons land trachtte onze vloot over onze havens te doen verdeelen. Dat het Spaansche gouvernement aldus aangedreven en geprikkeld werd in het critieke

---

1) De heer FRANSEN VAN DE PUTTE sprak in de Eerste Kamer der S.-G. bij de beraadslaging over de Marinebegrooting voor 1897 — zie »Marineblad” 1896—’97 blz. 877 — van *homogene eskaders* en voegde daar eenigszins spotachtig bij: »zoo wordt dat heden bij Marine genoemd” — regel 13 v.b. — MAHAN’s woordenkeus hier en elders brengt »Marine” in goed gezelschap.

tijdperk, toen CERVERA in Santiago lag, is zeker. Hieraan danken wij waarschijnlijk, te oordeelen naar de in de Cortes gebruikte woorden, den wanhopigen uitval welke hem in onze handen deed vallen en Spanje tot onvermijdelijke onderwerping bracht. „Een „langer verblijf van CERVERA's divisie in Santiago en hare schijn- „bare werkeloosheid", verklaarde een voornaam marinetijdschrift in Madrid, dat twee dagen vóór het vertrek en de vernietiging van het eskader verscheen, „veroorzaakt eene merkbare strooming „van pessimisme en van onvriendelijke gevoelens jegens de „marine, meer bijzonder sedert de Yankees geslaagd zijn in de „door hen voorgenomen landing. Deze publieke gezindheid, welke „in sommige bladen met onbeperkte openhartigheid uitdrukking „vond, werd in het congres gesanctionneerd, toen een van de „leden der oppositie zeer onbedachtzaam zijne gevoelens lucht „gaf en zich op eene voor de marine krenkende wijze over haar „uitliet, alsof het van haar af hing of zij meer of minder schepen „sterk was." De Minister van Marine in de Cortes antwoordende, gaf zonder tegenspraak de volgende paraphrase van de gebezigde woorden, welke naar het scheen eene echo van de volksstem waren: — „Gij vraagt: ‚waarom liep het eskader na het „bereiken van Santiago niet uit en waarom gaat het nu niet „naar buiten? — Gij vraagt verder: Indien het niet uitloopt, „indien het niet overhaast den dood zoekt, welk nut heeft een „eskader dan? Waarvoor zijn vloten gebouwd, als het niet is „om vernield te worden? — Wij moeten aannemen, Señor ROMERO „ROBLEDO, dat in dit geval uw woorden noch uitdrukken wat „gij wildet zeggen, noch wat uwe werkelijke bedoeling is." Niettemin schijnen zij niet verbeterd, noch teruggenomen te zijn en aan den prikkel, welken zij en andere van dezelfde strekking uitoefenden, is ongetwijfeld de uitdrukkelijke order van het ministerie te danken, ingevolge welke CERVERA zijne ankerplaats verliet.

Evenals wijzelf had onze vijand bij den aanvang des oorlogs zijne vloot in twee smaldeelen verdeeld. Het eene nog wat vormloos en nog niet gereed, maar zeer krachtig, was in de havens van het schiereiland, het andere, dat van CERVERA, op de Kaapverden, eene Portugeesche bezitting. Het laatste had werkelijk buitengewone eigenschappen, zooals onze Italiaansche schrijver gezegd heeft. Het was van bijzondere beteekenis in algemeenen zin, omdat het homogeen was en uit schepen met buitengewone offensieve en defensieve eigenschappen bestond; het was van bijzondere beteekenis te onzen aanzien in het bijzonder, omdat wij maar twee schepen van dezelfde klasse hadden — de helft van de kracht — de „New-York" en „Brooklyn"; en bovendien, wij hadden geen torpedokruisers om tegenover de drie te stellen welke het Spaansche eskader vergezelden. Deze kleine schepen, zonder twijfel een blok aan het been van een vloot welke uitgestrekte strategische bewegingen in een moeilijke zee uitvoert, omdat zij niet immer post kunnen houden, zijn een ontzagwekkende hulp — van tactischen aard — op den dag van den strijd, inzonderheid wanneer de vijand er geen bezit; en de

mogelijkheid bestond dat zij in de kalme (*mild*) [1]) Caraïbische zee hunne zwaardere maats niet noemenswaard zouden ophouden op trajecten, die in den regel kort zouden zijn.

De twee voornaamste smaldeelen van de Spaansche vloot bevonden zich aldus op 1500 mijlen van elkander, toen de oorlog op 25 April 1898 uitbrak. De neutraliteit van Portugal maakte het CERVERA onmogelijk lang op zijn toenmalige ankerplaats te blijven en zijn regeering was verplicht onmiddellijk eene beslissing te nemen. Het is ongelooflijk, dat geen der raadslieden van den Minister van Marine — die zelf zeeofficier was — er op wees dat CERVERA rechtstreeks naar de Antillen te zenden, onverschillig naar welke haven, de Vereenigde Staten de mogelijkheid opende elke toekomstige vereeniging van hem met de overblijvende schepen der Spaansche zeemacht te voorkomen. Het eskader van SAMPSON, zoowel als dat van SCHLEY, was in staat zich met hem onder nagenoeg gelijke kansen te meten, om niet meer te zeggen. Elke onzer divisies was daarom bij machte hem, eenmaal in een haven gevangen, te blokkeeren [2]); en het was onzerzijds niet meer dan rechtmatig om aan te nemen, dat, wanneer CERVERA aldus in den hoekzak zat, wij zooals voor Santiago geschiedde, beide divisies zouden vereenigen, om ontsnapping zoo goed als ondenkbaar en de vereeniging met een versterking practisch onmogelijk te maken. Dit was inderdaad van den aanvang af het plan: want eenmaal dit gedaan, konden al onze ondernemingen, blokkade van Cuba en wat niet al, veilig voortgezet worden onder dekking onzer bewakende vloot, al was deze tien of duizend mijlen verwijderd van het terrein van andere operatiën.

Schrijver hecht voor zich slechts weinig waarde aan de feitelijke gevolgen van uitsluitend offensieve operatiën, ondernomen door een „fleet in being", wanneer zij in zulk eene mate de minste is. Zooals zij in verschillende geschriften door Spaansche en vreemde officieren voorgesteld werden, schenen zij hem toe eerder fantastische pralerij der verbeelding [3]) te zijn, als waaraan hij zich als jongen overgaf, dan een kalm oordeel na de zaken van beide zijden bekeken te hebben. „I cannot but admire Captain OWEN's zeal", schreef NELSON eens, „in his anxious desire to get at the enemy, but I am „afraid it has made him overleap sandbanks and tides, and laid „him aboard the enemy. I am as little used to find out the

---

1) Dit epitheton zal door velen slechts onder zeker voorbehoud aan de Caraïbische zee toegekend worden; men denke aan de Bontekoe-reizen van ons stationschip naar Carthagena, Caracas, St. Thomas en St. Martin. VERT.

2) Zie blz. 1418, reg. 20 v. o., e. v., waar schrijver zich blijkbaar ten aanzien van blokkeeren met eene andere en juister te achten verhouding vereenigt; op dien grond mag de hier gevolgde logica eenige verwondering wekken. VERT.

3) »Opsnijerij" zouden wij zeggen. VERT.

„impossible as most folks and I think I can discriminate be„tween the impracticable and the fair prospect of success". Wat CERVERA's eskader vermocht na de Spaansche Antillen bereikt te hebben, moet nagegaan worden onder de beperking door zijn „sandbanks and tides" — door telegraafkabels, die zijn geheimen verrieden; door moeilijkheid en vertraging in kolenladen; door plotseling ontstaande gebreken, waaraan alles wat machine is blootstaat; en bij deze stoornissen, onvermijdelijk gepaard gaande aan zulke operaties, moet eerlijkheidshalve nog gevoegd worden de onderstelling van verstandige waakzaamheid en van overleg aan de zijde der Vereenigde Staten in de verdeeling van hun éclaireurs en hun schepen.

Het voor de hand liggend voorbehoedmiddel tegen het nadeel, waarin Spanje aldus verviel, zoude bestaan hebben in het toevoegen van zooveel schepen aan die van CERVERA, dat wij er door gedwongen werden om ten minste onze beide divisiën te vereenigen en hen vereenigd te houden. Dit evenwel kon niet dadelijk gedaan worden, omdat het contingent in Spanje nog niet gereed was; en vrees voor politieke gevolgen en voor de openbare meening, zooals de reeds vroeger vermelde, hield den vijand vermoedelijk af van den juisten militairen maatregel CERVERA's eskader terug te trekken tot de Canarische eilanden, ongeveer 800 à 900 mijlen; of zelfs tot naar Spanje, indien dit noodig bleek. Dit eskader zelf was kort te voren op dezelfde wijze gevormd door twee schepen uit de Antillen terug te trekken en er twee van het Schiereiland uit te zenden. Indien Spanje besloot den zeeoorlog in de Caraïbische Zee te blijven voeren — en in anderen zin te besluiten, was Cuba prijs te geven overeenkomstig onzen eisch — had het alle gepantserde schepen moeten zenden die het bij elkaar kon krijgen, en zijn toevlucht moeten nemen, tegen welken prijs ook, tot een zuiver verdedigende houding in eigen wateren, voor de veiligheid der havens op de kustversterkingen — of alleen op goed geluk, als het niet anders kon — vertrouwende. Oorlog voeren zonder kwade kansen, is niet denkbaar. Eenmaal het terrein van den strijd gekozen hebbende, moet men zich daarop concentreeren, voor andere belangen het beste hopende. Om dit te doen, moet er eene overtuiging zijn, en overtuiging moet berusten op kennis, anders vagen dom geschreeuw en besmettelijke paniek elke redelijke les van militaire ondervinding weg. En zoo ging CERVERA heen met zijn vier heldenschepen, gedoemd tot ondergang door dwaasheid of door valschen nationalen trots, zich toonende in den vorm van politieke pressie, die gezond, zaakkundig oordeel en militaire ervaring in den wind sloeg. Wij bleven niet verschoond van hetzelfde domme en misselijke lawaai; maar gelukkig lieten onze eigen toestanden toe het zonder moeite te negeeren.

Het kan zijn nut hebben hier eenige cijfers in herinnering

te brengen, waarna het verhaal met vermijding van overtollige bijzaken vervolgd kan worden in zulke trekken, als noodig zijn voor vruchtbare bespreking en om de meest invloedrijke factoren in den loop der gebeurtenissen in het licht te stellen met de daaruit voortvloeiende militaire lessen.

Op den 20sten April verleende de President der Vereenigde Staten zijne goedkeuring aan het gezamenlijke besluit van de beide Huizen van het Congres, waarbij Cuba onafhankelijk werd verklaard en aan Spanje de eisch werd gesteld afstand te doen van zijn gezag over het eiland en zijne strijdkrachten terug te roepen. Een blokkade van de Noordkust van Cuba van Cardenas beoosten tot Bahia Honda bewesten Havana, en van Cienfuegos op de Zuidkust van het eiland werd gedateerd 22 April afgekondigd. Den 25sten April werd door het Congres eene wet aangenomen en door den President bekrachtigd, waarbij verklaard werd, dat de Vereenigde Staten en Spanje in oorlog waren en sedert 21 April t. v. geweest waren, aldus nog een voorbeeld voegende bij de vele die tot de algemeen bekende waarneming leidden, dat vijandelijkheden vaker eene formeele oorlogsverklaring voorafgaan dan volgen. Den 29sten April verliet Admiraal CERVERA's divisie — vier gepantserde kruisers en drie destroyers — de Kaapverden met een onbekende bestemming en verdween bijna veertien dagen lang uit den gezichtskring van de autoriteiten der Vereenigde Staten. Den 1sten Mei vernielde Commodore DEWEY door een coup de main [1]), waarvan de snelheid en de stoutmoedigheid op zijn eigenschappen als zeeofficier een schitterend licht werpen, het Spaansche eskader te Manilla en maakte daarmede een einde aan alle Spaansche operatiën in het Oosten. Zoo was de Regeering der Vereenigde Staten voor geruimen tijd, en zooals later bleek finaal, bevrijd van alle militaire onzekerheid over den loop der gebeurtenissen in die streken.

Inmiddels was de blokkade van Cuba, zooals boven gezegd werd, effectief ingesteld volgens de eischen van het internationale recht, dat op de kust of voor de haven welke geblokkeerd verklaard zijn, de aanwezigheid eischt van zoodanige macht, dat wezenlijk gevaar van genomen te worden ontstaat voor schepen die trachten binnen te komen en uit te loopen. In verband met de door meerdere Europeesche Staten aangenomen gereserveerde, om niet te zeggen onvriendschappelijke houding, waarvan het juiste karakter niet ten volle bekend is en misschien nimmer worden zal, was het niet alleen goed gezien maar practisch noodig, de uitgestrektheid der kust, welke

1) Het oorspronkelijke heeft hier »dash". Ik meende evenwel deze gelegenheid om het nagenoeg synonieme woord »coup de main" eens te gebruiken, niet te moeten laten voorbijgaan, omdat men wel eens niet weet wat daaronder eigenlijk verstaan moet worden; zie de zitting van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 7 Dec. 1896 — »Marineblad" 1896—'97, blz. 625, reg. 18 v. o. — (spreker: de heer SERET).
VERT.

voor handelsschepen gesloten was, te beperken tot hetgeen met goed gevolg kon bewaakt worden, waardoor aan neutrale Regeeringen goede gronden voor klachten werden ontnomen. Blokkade is een van de bij universeele overeenkomst aan oorlogvoerende Staten toegekende rechten, dat zoowel rechtstreeks als zijdelings onzijdigen benadeelt, geldelijke verliezen opleggende door beperking van den handel, welke tot dien geheel in hunne handen was. De verwoestingen van den opstand en het bekrompen bestuur van Spanje, dat het verkeer met zijne koloniën wenschte te monopoliseeren, hadden inderdaad den handel van het eiland reeds jammerlijk doen vervallen, maar in onzen oorlog kon men zeker zijn van krachtige herlevende pogingen, zoowel wettige als clandestiene, om voorraden van allerlei soort in te voeren, inzonderheid de eerste levensbehoeften, waarvan de aanvulling veel te wenschen overliet. Zulke ladingen, niet duidelijk contrabande zijnde, konden alleen door eene blokkade worden geweerd; en deze moest, wilde zij onze militaire oogmerken ten volle dienen, zich op zijn minst uitstrekken over alle havens in spoorwegverbinding met Havana, waar het gros van het Spaansche leger bijeen was. Dit was ons in den aanvang onmogelijk, omdat wij geen schepen hadden; en daarom werd, als gewoonlijk in zulke gevallen, een levendige en geheel wettige neutrale handel geopend, zoowel van Jamaïca en Mexico, als van Europa en het Noord-Amerikaansche vasteland uit op de havens, juist buiten de grenzen van de blokkade — op Sagua la Grande en aangrenzende wateren in het Noorden en op Batabano en andere havens in het Zuiden.

Ofschoon dit in hooge mate onze plannen dwarsboomde, was er geen grond voor beklag. Integendeel, gebrek aan schepen drong ons somtijds niet weinig alles te vermijden, wat ons bloot kon stellen aan reclames op den grond van ongeldigheid der blokkade, zelfs binnen het begrensde gebied, omdat zij niet effectief was. Dit was in het bijzonder het geval zoowel op het oogenblik toen het leger van Tampa geconvoyeerd werd, als onmiddellijk vóór en eenige dagen na die operatie; te voren omdat het toen noodig was van de blokkade te detacheeren en elders te verzamelen de talrijke kleine schepen welke noodig waren om tegen de lastige activiteit van de op de noordkust verspreide Spaansche gunboats op te treden; en daarna omdat de voorloopige operatiën nabij Santiago, samenvallende met donkere nachten, welke Cervera's ontsnapping begunstigden, het doelmatig deden achten daar verscheidene lichtere kruisers te houden, die bovendien aanvulling van hun kolenvoorraad behoefden — een tijdroovende geschiedenis wanneer het zooveel schepen geldt. Onze operatiën leden onophoudelijk — nu eens meer dan eens minder — onder deze moeilijkheid, welke niet uit het oog verloren mag worden als een constante noodzakelijkheid, maar zeer hinderlijk element in de maritieme en militaire plannen. De blokkade was toch, zoolang het leger nog niet gereed was en de Spaansche zeemacht niet binnen ons bereik kwam, de eenige

te nemen beslissende maatregel, langzaam maar zeker in zijne werking, welke noodwendig ten gevolge moest hebben de schepen des vijands den Oceaan te doen oversteken, tenzij Spanje bereid was den twistappel aan zijn lot over te laten. De reeds genoemde Italiaansche schrijver, een eerlijk criticus, ofschoon met Spaansche neigingen, noemt onder de omstandigheden, welke de leiding van den oorlog door het Departement van marine eer aandoen, het inzicht dat „blokkade onvermijdelijk tot ineenstor-„ting moest leiden, gegeven de toestanden van oproer en uitputting, „welke reeds in het eiland bestonden".

Uit dit specifieke feit trekt dezelfde schrijver, wiens militair oordeel van een breede opvatting getuigt, later eene algemeene conclusie, die de aandacht van Amerikaansche lezers ten volle waard is, omdat wij in het algemeen vasthouden aan het geloof dat particuliere eigendom ter zee — d. w. z. handelsschepen en hunne ladingen — niet vatbaar behoort te zijn voor beslag in eenen oorlog; hetgeen, wel verstaan, beduidt dat de handel van den eenen oorlogvoerende niet mag aangevallen of tot stilstand gedwongen worden door den anderen. „Blokkade", zegt onze Italiaan, „is de fondamenteele grondslag van het conflict over de „heerschappij ter zee, wanneer het geschil niet onmiddellijk tot „een einde gebracht kan worden", d. i. wanneer het niet onmiddellijk tot een slag komt. Blokkade is echter maar één vorm van den onbloedigen dwang, uitgeoefend op een vijand door belemmering van zijn handel. Den handel te doen stilstaan, put uit zonder strijd. Het noopt tot den vrede zonder levende offers. Het is de meest wetenschappelijke vorm van oorlogvoering, omdat het de minst bloedige is en omdat het, als hoogste strategie, gericht is tegen de verbindingen — de hulpbronnen — niet tegen de individuen des vijands. Het is de roem van macht ter zee (seapower) geweest dat zij haar doel bereikt door den mensch de beurs, niet het leven te benemen. [1]

VI. [2]

Noot. Als aan het hoofd van V.

De instelling en de handhaving van de blokkade was naar het oordeel van schrijver dezes niet alleen wat de volgorde betreft de eerste stap welken de Regeering der Vereenigde Staten in verband met den toestand doen kon, maar ook verreweg de eerste in belangrijkheid vóór de aankomst van Cervera's eskader op eenig bekend en te bereiken punt. Zijne belangrijkheid lag in zijn tweeledige strekking: des vijands leger in Cuba uit te putten en zijne zeemacht te dwingen om te hulp te komen.

---

1) Het komt mij voor dat velen, die Mahan's vroegere werken kennen, zich eenigermate zullen verwonderen over de hier ontwikkelde denkbeelden. Vert.

2) Times van 2 Februari 1899.

Beslissender gevolgen dan deze beide konden niet verkregen worden, vóór de komst der vijandelijke vloot of de gereedheid van ons leger om op te trekken zoude veroorloven aan het geschil „onmiddellijk een einde te maken", om de woorden van onzen Italiaanschen criticus te gebruiken. Op de blokkade dus moest volgens den eisch van de algemeen aangenomen beginselen van oorlogvoering alle inspanning van krachten worden geconcentreerd, totdat eenige duidelijke en radicale verandering in den toestand een verandering van object, een nieuw objectief voorschreef; op hetwelk, eenmaal als zoodanig erkend, weder alle pogingen gericht moesten worden, met in zekere mate uitsluiting van elk ander plan.

Blokkeeren sluit evenwel niet alleen in zich de noodzakelijkheid van een voldoend getal kruisers om het binnenkomen of uitloopen van handelsschepen te beletten. Het sluit tevens in, omdat het deze eischt, een macht ter ondersteuning van voldoende sterkte om weerstand te bieden wanneer de blokkadeschepen verdreven worden door een aanval van de haven uit en van buiten; want het is een erkende stelregel van het internationale recht dat een door geweld opgeheven blokkade ophoudt te bestaan, dat zij niet weder beschouwd wordt te bestaan voor eene nieuwe proclamatie is uitgevaardigd en weer voldoende macht op het terrein aanwezig is; waaruit volgt dat, voor de wederinstelling heeft plaats gehad, handelsschepen, die pogen inof uit te loopen, niet aangehouden kunnen worden op grond van de vroegere proclamatie. Als gevolg van dezen eisch hadden dus de blokkades van de noord- en zuidkust, ten einde tegen dit militaire euvel beveiligd te zijn, ieder gesteund moeten worden door een divisie van gepantserde schepen in staat om de vier van CERVERA met gelijke kansen te ontmoeten; want met het oog op den afstand tusschen Cienfuegos en Havana kon ééne macht niet aan beide blokkades steun verleenen. In ons eerste artikel is reeds aangetoond waarom het onmogelijk was de blokkeerenden voor Cienfuegos aldus te steunen. De reden, dit is de slotsom, was onze onvoldoende kustversterking. Het Vliegend Eskader werd op de Hampton Roads gehouden om de angsten van de zeekust te kalmeeren en elke onderneming aldaar van CERVERA, beraamd of uitgevoerd, te stuiten. De andere divisie van de gepantserde vloot was evenwel vóór Havana gestationeerd, waar hare tegenwoordigheid niet alleen de eigenlijke blokkade-vloot krachtig versterkte, maar ook de veiligheid van onze maritieme basis te Key West verzekerde, welke beide objecten door hetzelfde eskader wegens den geringen afstand van elkander konden bedreigd worden.

Evenzoo verdient het opmerking dat hetzelfde beginsel van concentratie van krachten op één doel — de blokkade — à priori eenige poging tot bombardement verbood, waardoor onze gepantserde schepen binnen den afstand van zware vuurmonden aan den wal gebracht zouden worden, waarop hun vuur vernielend werkt. Indien de blokkade ons object was, ten rechte of ten onrechte, en indien eene blokkade om gewaarborgd te

zijn tegen ernstige verbreking alle beschikbare gepantserde schepen vereischte — gelijk het geval was — zoo volgt daaruit logisch en onomstootelijk dat deze schepen te wagen aan den aanval op forten verkrachting van het beginsel is, tenzij bijzondere redenen aangevoerd kunnen worden van voldoende gewicht om zulk eene handeling terug te brengen tot eene juiste toepassing van het beginsel. Het is noodig hier wèl te onderscheiden. Gezonde beginselen in de oorlogvoering zijn even nuttig en noodig als in de zedeleer. Eenmaal vastgesteld is in ieder geval de waarschijnlijkheid aan hun kant, en geen beginsel staat vaster dan dat van concentratie. Maar evenals in de zedeleer is in den oorlog de toepassing van beginselen, de zekerheid van hun recht daarop, niet altijd duidelijk. Was dit immer het geval, dan zoude oorlogvoeren een exacte wetenschap zijn; en dit is het niet, het is eene kunst, en een kunst waarin wezenlijke kunstenaars even zeldzaam zijn als in de schilder- en beeldhouwkunst. Het is mogelijk dat een bombardement van de versterkingen van Havana of eenige andere plaats doelmatig ware geweest om aan den schrijver onbekende redenen; maar het is zijne duidelijke en besliste meening dat als dientengevolge een der gepantserde schepen ook maar eenigszins gevaar had geloopen ernstige averij te maken, het onherroepelijke veroordeeling verdiende (tenzij het er toe leidde aan des vijands vloot te geraken) omdat het 't volhouden van de blokkade in de waagschaal stelde, het door ons gekozen object, waartoe al onze krachten moesten worden vereenigd. Daar is concentratie op één doel, zoowel als concentratie op ééne plaats; en eene excentrieke handeling in elk dezer is in strijd met gezonde militaire beginselen.

Over de quaestie van de gepantserde divisie onder admiraal SAMPSON in de onmiddellijke nabijheid van Havana te houden ten einde de blokkade der lichtere schepen te steunen kan verschil van meening verwacht worden. CERVERA's bestemming was naar men aannam — en zooals bleek te recht — de West-Indiën. Waar hij zoude aankomen moest door redeneering gevonden worden, evenals trouwens zijn geheele plan in 't algemeen. Eene natuurlijke gissing was dat hij eerst naar Portorico zoude gaan om redenen in een vorig artikel ontwikkeld. Maar als hij genoeg kolen over had was het zeer goed mogelijk dat hij dadelijk door zou gaan tot zijn einddoel, indien dat een der havens op Cuba was, aldus vermijdende zijn tegenwoordigheid te verraden, tot hij zijn einddoel onder de knie had. Dat hij de kust der Vereenigde Staten konde bereiken zonder eerst een kolenstation aan te doen, vanwaar hij gerapporteerd zoude worden, was van huis uit zeer onwaarschijnlijk; en het was inderdaad billijk te veronderstellen dat, als hij naar Havana bestemd was, de toestand van zijn kolenruimen hem zou dwingen een vrij korten weg te kiezen en binnen eclaireursafstand van de Windwardpassage tusschen Cuba en Haïti te passeeren. Hoe ook, er werd besloten dat een eskader onder bevel van admiraal

SAMPSON naar de Windwardpassage zou vertrekken voor observatie met het plan verder om de Oost te gaan als dit raadzaam mocht blijken. Dienovereenkomstig vertrok de admiraal op 4 Mei, vijf dagen nadat CERVERA de Kaapverden verlaten had, naar de aangewezen positie, met zich meenemende al zijn gepantserde sea-going schepen — „Iowa", „Indiana", „New-York" — en twee monitors, „Amphritite" en „Terror". Uit den aard der zaak vergezelden hem eenige kleine kruisers en een kolenboot.

Het is haast overbodig te zeggen dat deze beweging, indien zij ondernomen werd, gedaan moest worden zooals geschiedde met de geheele beschikbare macht, deze te klein zijnde voor verdeeling. De monitors vertrokken stipt op tijd, schoon gelaten, om nog een *oude* les van den zeeoorlog nieuwe kracht te geven: de noodzakelijkheid van homogeniteit, inzonderheid ten aanzien van vaart en manoeuvreervaardigheid, in schepen, die bestemd zijn om samen te ageeren. [1]) Op zijn zachtst genomen van inférieure snelheid moesten zij, dank zij hun geringen kolenvoorraad en om het oponthoud der geheele macht tengevolge van hun herhaald stoppen om kolen over te nemen, zooveel mogelijk te verminderen, elk door een gepantserd schip op sleeper genomen worden, een redmiddel dat, al was het 't beste dat men te baat konde nemen, eindeloozen last en herhaald stoppen wegens breken van sleeptrossen veroorzaakte.

Kort voor middernacht van 7 Mei was het eskader 20 mijlen noord van Kaap Haïtien, ongeveer 600 zeemijlen oost van Havana. Daar vernam men door telegrammen van het Departement dat nog geen inlichtingen waren ingekomen over de bewegingen van de Spaansche divisiën, maar dat twee snelle stoomers, de „New-York" (later „Harvard" genaamd) en de St. Louis", behoord hebbende tot de American Transatlantic, uitgezonden waren op verkenning oostwaarts van Martinique en Guadeloupe. De instructie van deze schepen was langs eene Noord- en Zuidlijn op 80 mijlen van genoemde eilanden te kruisen. Zij ontmoetten elkander op het midden eens per dag, hadden communicatie en keerden dan in tegenovergestelde richtingen terug naar de uiteinden van de lijn. Ingeval de vijand ontdekt werd zoude natuurlijk van de naastbijzijnde haven telegrafisch bericht naar Washington gezonden worden en, indien bereikbaar, naar den Admiraal. De twee schepen moesten dezen dienst verrichten gedurende zekeren tijd, die zorgvuldig berekend was op de langzaamste te verwachten vaart van de Spaansche divisie, indien deze dien weg koos; daarna zouden zij naar een bepaalde plaats gaan om te rapporteeren. Er kan hier bijgevoegd worden dat zij hun vollen tijd uitbleven en toch den vijand misten, zij het ook slechts een haarbreedte. De Commandant van de „New-York" („Harvard") deelde later aan schrijver dezes mede dat hij geloofde met nog eenzelfden slag om de

1) Zie noot op blz. 73. De cursiveering van »oude" is van o.g. VERT.

Zuid door succes beloond te hebben kunnen worden. Zooals de zaken stonden kon er op niemand een blaam geworpen worden; tenzij op de Spanjaarden, doordat zij onze zeer bescheiden verwachtingen van hun eskadersnelheid teleurstelden, wat een heel ander ding is dan snelheid van een schip alleen.

Onder de telegrammen in dezen tijd door den Admiraal van het Departement ontvangen, waren er die het gerucht meldden dat kolenbooten voor de Spaansche schepen kolen en munitie innamen te St. Thomas. Geen der geruchten had goeden grond, noch ook was het waarschijnlijk dat de divisie des vijands voor zulk een doel op een neutraal eiland zou stoppen, dat als St. Thomas minder dan 100 zeemijlen van de eigen haven op Portorico ligt.

Dadelijk na de ontvangst van deze telegrammen riep de Admiraal op de Hondewacht van 9 Mei alle Commandanten aan zijn boord om den toestand te bespreken. Hij besloot toen door te gaan naar San Juan, de voornaamste zeehaven van Portorico, wegens de kans het Spaansche eskader daar te vinden. Het kolenladen der monitors, dat begonnen was toen het eskader den vorigen middag stopte, werd den volgenden morgen weder voortgezet. Te 11.15 van den 9den Mei meldde een telegram van het Departement een verhaal „gepubliceerd in de bladen" dat het Spaansche eskader in den nacht van den 7den bij Martinique gezien was. Het departementale telegram verried ook eenige onrust over Key-West en de blokkade van Havana; maar terwijl op spoedigen terugkeer werd aangedrongen, werden de bewegingen van den Admiraal wat hunne détails betreft aan zijn discretie overgelaten. Het eskader koerste daarop oostwaarts en arriveerde 's morgens vroeg van den 12den voor San Juan. Een bombardement van de plaats volgde onmiddellijk en duurde van 5.30 tot 7.45 v.m.; maar aangezien duidelijk bleek dat de Spaansche divisie zich daar niet bevond, besloot de Admiraal den aanval niet voort te zetten, ofschoon overtuigd dat hij tot de overgave konde dwingen. Zijn redenen om daarvan af te zien luiden in zijn officieel rapport als volgt:

„The fact that we should be held several days in completing arrangements for holding the place, that part of the squadron would have to be left to await the arrival of troops to garrison it; that the movements of the Spanish squadron, our main objective, were still unknown; that the Flying squadron was still north and not in a position to render any aid; that Havana, CERVERA's natural objective, was thus open to entry by such a force as his, while we were a thousand miles distant, made our immediate movement toward Havana imperative".

Men zal opmerken, dat de conclusiën van den Admiraal, zooals zij hier gegeven zijn, in hoofdzaak overeenstemden met de meening van het Departement, uitgedrukt in het laatst vermelde telegram. Het eskader vertrok onmiddellijk om de West. In den avond van dien dag, Donderdag 12 Mei, werd tegen middernacht aan het Marine-Departement vertrouwbaar bericht

ontvangen, dat CERVERA's eskader bij Martinique was aangekomen, vier gepantserde kruisers en drie destroyers sterk, waarvan er een de voornaamste haven van het eiland was ingeloopen.

De bewegingen van het Spaansche eskader onmiddellijk aan de verschijning voor Martinique voorafgaande, kunnen in hoofdzaak uit het journaal van de „Cristobal Colon" opgemaakt worden; welk journaal aan boord van dat schip gevonden werd door de Amerikaansche officieren, toen zij het schip na de overgave op 3 Juli in bezit namen. Van eenige onzekerheid zijn de gevolgtrekkingen van dat onderzoek niet vrij, omdat het journaal in zeer korte termen is gesteld en niet altijd precies is in zijne opgaven; maar welke onnauwkeurigheid op ondergeschikte punten er ook moge zijn, het algemeene resultaat is duidelijk genoeg.

Op den middag van 10 Mei was de divisie 130 mijlen beoosten den meridiaan van Martinique en 15 mijlen Zuid van de zuidelijkste punt van dat eiland. Aldus minder dan twaalf uren stoomens van den wal zijnde, was Admiraal CERVERA klaarblijkelijk en terecht van meening, dat hij het gevaar genaderd was, indien de Vereenigde Staten het plan hadden gevormd, hem met een gepantserde divisie te onderscheppen, in plaats van vast te houden aan de beschikkingen, die hem bij zijn vertrek bekend waren — Cuba te blokkeeren en het Vliegende eskader in reserve te houden. Ten einde niet onverwacht op den vijand te stooten, inzonderheid in den nacht, werd de vaart van het eskader verminderd tot iets minder dan 4 mijlen en werd de destroyer „Terror" vooruit gezonden ter verkenning. Deze scheiding van zijn maats is niet opgeteekend; eene zonderlinge nalatigheid, mogelijk omdat het in den nacht gebeurde en zoo aan de waarneming van de „Colon" ontsnapte; maar er is behoorlijk geboekt, dat hij den volgenden morgen 11 Mei te 9 uur „aan bakboord" in 't zicht kwam en dat, voor hij verkend was, de bemanning volgens de alarmrol op post kwam. Deze voorzorg was ook den vorigen nacht genomen, toen het volk naast de kanonnen sliep — een afdoend getuigenis van de vermoedens, welke de Spaansche Admiraal koesterde.

Te 10 uur v.m. — op welk uur of spoedig daarop de „Terror" volgens melding in het journaal communicatie moet hebben gehad met den Admiraal — was er sedert het aanbreken van den dag overvloed van tijd geweest voor een 15 mijls destroyer, laag op water liggende, om ongezien binnen éclaireursafstand van Martinique te blijven en van daar het eskader te rejoigneeren, dat toen op 40 of 50 mijl afstand van het eiland konde staan. Hij kon zelfs, door ontwikkeling van zijn grootste snelheid, gemeenschap hebben gehad met den wal; mogelijk zonder voorkennis van de Amerikaansche vertegenwoordigers ter plaatse, indien de sympathieën der bevolking aan de zijde der Spanjaarden waren, zooals algemeen geloofd werd. Hoe ook, kort na zijn terugkomst zette de divisie weer aan

tot zeven mijlen, de snelheid volgens het journaal op den middag van 11 Mei, die naarmate de stoom opkwam tot tien mijlen werd opgevoerd. Te 4 uur n.m. was Martinique stuurboord dwars, Noord. Met zonsondergang werden de schepen gereed gemaakt voor het gevecht en de bemanningen werden gedurende den nacht weder bij hunne stukken gehouden. CERVERA had op dat oogenblik ongetwijfeld reeds vernomen, dat SAMPSON'S divisie zich beoosten Cuba bevond, maar hare bestemming konde hij alleen bij benadering bepalen, want het bombardement van San Juan had niet plaats voor den volgenden morgen. Het feit, dat hij zijne bemanning op haar alarmposten hield, rechtvaardigt ook de conclusie, dat hij omtrent SAMPSON in het onzekere verkeerde, want de onbewegelijkheid van het Vliegend eskader moest te Martinique bekend zijn.

Na vermeld te hebben, dat alarm werd gemaakt, vinden wij in het journaal van de „Colon": „Stopten van 5.15 tot 6 uur v.m.". Of de 5.15 voor- of namiddag was, of, om kort te gaan, het eskader in zijn koers zoo goed als niet vooruit kwam in den nacht van 11 op 12 Mei, kan slechts worden gegist, maar er is weinig twijfel aan of het is zoo geweest. De Spanjaarden rekenen nog met den ouderwetschen zeedag van een eeuw geleden, sinds lang door de Engelschen en ons prijs gegeven, en volgens welken de 12de Mei op den middag van den 11^{den} begint. Een langdurige verrichting, zooals gestopt liggen van 's avonds tot den volgenden morgen, zal aldus in het journaal van denzelfden dag vermeld staan, zooals hier het geval is; terwijl op een Amerikaansch oorlogsschip, zelfs indien wij onze journalen zoo kort en onsamenhangend invulden als op de „Colon", het feit, dat er gestopt werd, zich uitstrekkende over twee etmalen, in elk dezer vermeld geworden zou zijn. Het is koddig, na eenige uren bezig te zijn geweest uit allerlei onvolledige brokstukken zoo goed en zoo kwaad als het kan een verhaal samen te stellen, een paar dagen later in extenso het volgende merkwaardige geval geboekt te vinden: „Te 2^{u}30^{m} geseind door „Admiraal: „Zend een sloep, indien gij een koe noodig hebt". „Geantwoord: „Wel bedankt, geen noodig".

Maar hoe de bewegingen ook in dien nacht zijn geweest of dat er geenerlei beweging plaats gehad heeft, te 7^{u} 10^{m} v.m. van den volgenden dag 12 Mei, terwijl SAMPSON'S divisie nog in gevecht was met de forten van San Juan, waren de Spaansche schepen dicht bij Martinique „vier mijlen van Diamond Rock", een eilandje aan de Zuidpunt. De eerstvolgende aanteekening, de eerste op den zeedag van 13 Mei, is: „Verloren te 12.20 n.m. zicht van Martinique". Aangezien het land daar hoog genoeg is om onder gunstige omstandigheden tot op 40 of 50 mijlen zichtbaar te zijn, en aangezien het eskader op zijn weg naar Curaçao gemiddeld 11 mijlen liep, mag men billijkerwijze aannemen dat de Spaansche Admiraal, bericht hebbende ontvangen van den aanval op San Juan, ofschoon mogelijk niet van den uitslag, besloten had tot een haastig

vertrek en een spurt naar het doel van zijn reis, voor hij opgevangen kon worden door SAMPSON, wiens schepen oorspronkelijk minder snel liepen dan de zijne en waarvan hij wist dat zij door monitors werden belemmerd.

De Spanjaarden namen geen kolen te Martinique. Dit kan zijn grond hebben in eene weigering van de Fransche ambtenaren om daar toestemming voor te geven in overeenstemming met een algemeenen neutraliteitsregel, welke aan een neutraal veroorlooft genoeg kolen af te geven om de naastbijzijnde haven van dezelfde nationaliteit te bereiken. Aangezien de schepen kolen genoeg hadden om Curaçao te bereiken, hadden zij meer dan genoeg om naar Portorico te gaan. Het kan ook zijn dat CERVERA, niet wenschende SAMPSON te ontmoeten, wiens macht de monitors medegerekend de zijne overtrof, het 't verstandigst oordeelde maar weer te verdwijnen uit den radius onzer wetenschap. Inderdaad verlengde hij zijn reis naar Santiago, indien dat zijne oorspronkelijke bestemming was, met 200 mijlen door naar Curaçao te gaan, om niet te spreken van de vertraging door het kolenladen aldaar. Maar indien de Hollanders hem toestonden alles in te nemen wat hij noodig had, zoude hij ten slotte veel dichter bij Cuba zijn dan te Martinique en zoude hij in staat zijn voorzoover zijn brandstof strekte Santiago, Cienfuegos of Portorico, of zelfs Havana te bereiken — welke verschillende mogelijkheden ons in verwarring zouden brengen. Het is evenwel nauwelijks denkbaar dat hij een poging om de laatste haven te bereiken zoude gedaan hebben. Dit doende zoude hij in geval van succes, om niet te spreken van de meerdere slechte kansen door den grooteren afstand, de Vereenigde Staten niet slechts in staat gesteld, maar uitgenoodigd hebben hun vloot te concentreeren in de beste positie voor haar, waar zij niet alleen den vijand in bedwang zoude gehouden, maar op de beste wijze onze eigen basis te Key-West zoude beschermd hebben.

Hoe CERVERA feitelijk geredeneerd heeft is den schrijver dezes onbekend en zal vermoedelijk onbekend blijven tot hij het oogenblik gekomen acht er publiciteit aan te geven, of tot hij voor den krijgsraad verschenen zal zijn, welke volgens het bijna universeele gebruik der zeemogendheden den bevelhebber wacht, die zijn schip verloren of een groote ramp beloopen heeft; een gebruik, zoowel genadig als gerechtig, zoowel 's menschen verdiensten als zijne misslagen — indien deze er zijn — in het licht stellende, en societeitspraatjes voor den rechterstoel brengend van het deskundig, gezaghebbend oordeel. Deze handelwijze, gewoonte zijnde, stelt den betrokkene niet onder verdenking van schuld en is aldus ten aanzien van dezen nimmer kwetsend. [1]) Totdat er besloten zal zijn of zulk een raad

1) Dit is een waar woord; en het is goed te trachten die waarheid in zich op te nemen voor men in het geval komt te verkeeren dat het moeilijk wordt haar te erkennen. Dit leert althans de ervaring bij de Nederlandsche Zeemacht. VERT.

samengeroepen zal worden, is het niet te verwachten dat de Spaansche admiraal zijne verdediging zal openbaar maken, of zichzelf zal blootstellen aan aanvallen door verklaringen af te leggen over redeneeringen en conclusies, die juist hebben kunnen zijn toen hij ze zich vormde, en toch door den loop van zaken getoond hebben niet gelukkig te zijn geweest.

Bij het ontbreken van zekerheid zijn zulke op gissing berustende meeningen als hierboven door den schrijver zijn opgeworpen niet zonder nut; eerder het tegendeel. Om ze te vormen plaatsen schrijver en lezer zich noodwendig ongeveer in de positie van Cervera en laten aan hun eigen geest de wolk van onopgeloste moeielijkheden voorbijgaan, die hem omringde. Het resultaat van zulk een proces is een veel zekerder geestelijk bezit dan door een kalm onderzoek van eenige welbewezen feiten geleverd wordt, omdat het een beredeneerde beschouwing van tegenstrijdige toestanden in zich sluit, en niet slechts een lijdelijk aannemen van opgaven. De algemeene conclusie van schrijver dezes uit deze beschouwing van Cervera's positie en van die van onze eigen regeering — welke verder uitgewerkt en besproken zal worden in een volgend artikel — is dat de handelwijze van den Spaanschen admiraal zuiver en alleen opportunistisch was. Dit moet in het algemeen en noodwendig de houding zijn van elke minder sterke „fleet in being" in den strengen zin des woords; terwijl de sterkere macht, indien zij krachtig en met doorzicht bestuurd wordt, de baan van de zwakkere bepaalt, evenals de aarde den loop van de maan beheerscht. In de uiterst valsche positie waarin hij door den, uit een militair oogpunt onvergeeflijken, misslag van zijn regeering geplaatst was, deed admiraal Cervera ongetwijfeld het beste wat hij konde doen. Dat hij aldus handelende de Amerikaansche autoriteiten menig oogenblik van verslagenheid bezorgde, is zeker; maar het was eerder de verslagenheid der onzekerheid, dan die van vrees; en in zooverre deze gevoeld werd, was zij te wijten aan voorafgaande fouten van organisatie onzerzijds, welker oorzaken in vorige artikelen grootendeels aangewezen zijn. Schrijver is geen hengelaar, maar hij begrijpt, dat er een angstig genoegen is in de spanning van een visch te verschalken, evenals in elke belangrijke zaak, waar het op bedrevenheid aankomt.

Het is even dwaas te zeggen, dat er eenige merkwaardige verdienste in de bewegingen van den Spaanschen admiraal is, als bijzondere ontwikkeling toe te schrijven aan een kind, dat met de handen op den rug de oude strikvraag doet: „Rechts of links?" „It „is all a matter of guess", zeide Nelson, „and the world attributes „wisdom to him who guesses right"; maar met dat al joeg hij de Fransche vloot van de zee door onverpoosde waakzaamheid, scherpzinnige redeneering, rustelooze achtervolging. Te Martinique had admiraal Cervera de heele West-Indiën voor zich om eene keuze te doen en de Amerikaansche kust daarnevens, gebonden door kolen- en andere behoeften, voorzien of onvoorzien. Wij vernielden hem te Santiago; en was hij van daar verdreven,

wij zouden hem elders gepakt hebben. De poging der Spaansche autoriteiten om den indruk te scheppen, dat men bezig was een verbazingwekkende strategische daad te verrichten tot algeheele ontreddering van de Amerikaansche zeemacht, was natuurlijk genoeg, in aanmerking nemende het moeilijk parket, waarin zij zich bevonden en de overtuiging der bekwamen onder hen, dat eene divisie van die kracht nooit over zee had gezonden moeten worden; maar al was zij natuurlijk, de bewering was dwaas, en ofschoon zij weerklonk door de geheele partijdige pers van Europa, maakte zij nimmer den indruk van waarheid op degenen, die de bewegingen van de Amerikaansche schepen bestuurden. *(Wordt vervolgd).*

Noodzakelijke verbeteringen in het vorige artikel.

Blz. 1435 reg. 22 v.b. staat: „hem naar Manilla", lees: „hen naar Marseille".

Blz. 1441 reg. 12 v.o. staat; „Spaansche vloot", lees: „Amerikaansche vloot". VERT.

MANOEUVREEREN MET STOOMSCHEPEN.

In de „Nautical Magazine" vol. LXVIII N°. 3 (Maart 1899) komt onder 't hoofd „Handling of Steamers" 't navolgende voor.

Het stoomschip „Quernmore" van de Johnston-Lijn maakte het zware weer dat we in Januari en Februari hadden mede. Alle zeilen, zelfs de vastgemaakten, woeien weg en er was niets in staat hen te beschermen tegen de kracht van den wind en het schip tegen de hooge zeeën. Volgens zeggen, was al het ongeschilderde metaal te loevert op, letterlijk gepolijst door de overkomende zeeën en zag er uit als zilver of goud.

Daar de storm te hevig was om 't schip met den kop recht op de zee te houden, liet men het afvallen met den wind bakboord in, stopte de machines en legde het roer ongeveer 10° op (aan bakboord). Captain FRENERY rapporteerde, dat het schip zich nu steeds prachtig hield; het nam geen druppel water over en lag gemakkelijk. Gedurende den eersten storm bleef het volle zeventien uur zoo liggen en gedurende den tweeden storm twee en twintig uren.

Eigenlijk is dusdanige manier van handelen niet nieuw. Captain LECKY R.N.R., de schrijver van „*Wrinkles*", vestigde hier 't eerst de aandacht op. Hij werd in deze gevolgd door Captain HIDDLE R.N., ook een bekenden Atl. oceaan-vaarder en vele anderen hebben die zelfde manoeuvre met succes uitgevoerd.

Captain WHALL beval in „*Practical Seamanship*" gelijksoortige manoeuvres aan, en na een door Captain WILSON—BARKER R.N.R. in de *Londen Shipmasters' Society* gehouden lezing over 't manoeuvreeren met stoomschepen was de algemeene opinie er bepaald gunstig over.

Er zijn drie verschillende manieren, die allen de voorkeur verdienen boven het maar raakweg met een stoomschip in een hooge zee opstoomen. Ten eerste kan men gaan liggen met den wind een streek of vier achterin en de machines stoppen; ten tweede zoo langzaam mogelijk recht voor den wind wegstoomen; en ten derde met een drijfanker het recht op de zee houden. In alle drie de gevallen verlijert men natuurlijk. Drijfankers zijn over 't algemeen lastig, maar beide andere manoeuvres zijn bepaald ten zeerste aan te raden.

In 1896 maakte Captain S. BROOKS in een schrijven aan de „*Journal of Commerce*" de door hem met de „City of Brussels" opgedane ondervinding publiek. Ongeveer 800 mijl bewesten Fastnet, brak dit schip bij hooge zee zijn roer en was het bewonderenswaard, zoo goed het schip zich toen hield met den wind vier streken achter in. Hoogstens kwamen er gedurende de dagen dat zij in deze positie lag, stuifzeetjes over niettegenstaande het zeer slecht weer was. Hij sprak de hoop uit, dat jonge gezagvoerders hieruit zouden willen leeren, dat het volstrekt geen gevaar oplevert, een stoomschip met zwaar weer te laten stoppen, mits het aan lij slechts voldoende ruimte heeft.

Gedurende de stormen in Januari en Februari werd met goed gevolg door verscheidene schepen olie gebruikt om de zee te kalmeeren.

Hr. Ms. PANTSERSCHIP „KONINGIN REGENTES".

(*Met Plaat 1 en 2*).

Hoofdafmetingen.

Lengte over alles	96.60 M.
„ op de lastlijn	95.50 „
„ tusschen loodlijnen	92.10 „
Grootste breedte op buitenkant schip	15.20 „
Holte van onderkant kielplaat tot rechte lijn bovendeksbalken op Grootspant	8.90 „
Waterverplaatsing met 650 ton kolen, geheel uitgerust	4950 ton
Grootste diepgang in zeewater bij die waterverplaatsing (gelijklastig)	5.70 M.

Vaart.

Het geheel uitgeruste schip, met een hoeveelheid van 400 ton kolen aanboord, overeenkomende met een diepgang van 5.46 M. zal 16 geogr. mijlen loopen, waartoe minstens 6000 I.P.K. zullen moeten worden ontwikkeld.

Bewapening.

2 snelvuurkanonnen van 24 cM. in barbette-torens en voorzien van een bescherming, zwaar 200, 130, 100 en 50 mM.

4 snelvuurkanonnen van 15 cM. met nikkelstalen schilden zwaar 100, 50 en 25 mM.

8 snelvuurkanonnen van 7.5 cM. met nikkelstalen schilden, zwaar 75, 50 en 25 mM.

4 snelvuurkanonnen van 3.7 cM., met stalen schilden.

Deze zijn tevens bestemd tot bewapening der lichte vaartuigen.

Tot bescherming van den opvoer der patronen voor het geschut van 15 en 7.5 cM. worden 8 pantserkokers, met eene wanddikte van 100 mM. geplaatst.

Een bovenwaterboegbuis en in de zijden twee onderwater-lanceerinrichtingen zullen worden aangebracht.

Algemeene omschrijving.

Het schip, dat in aanbouw is op 's Rijks marinewerf te Amsterdam, wordt gebouwd van staal en zal voorzien worden van ramsteven, pantsergordel, pantserdek, pantserhoofden boven machine en ketels en gepantserden commandotoren.

De pantsergordel strekt zich over de geheele lengte van het schip uit, heeft eene totale hoogte van 1.9 M., waarvan bij geheele toelading, met 650 ton kolen aanboord 1.30 M. onder water komt.

De dikte van den gordel bedraagt midscheeps over ruim 58 M. 150 mM. en verder 100 mM. De zwaarte van het pantserdek is 50 mM. De barbette-torens zijn dik 250 mM., de wallen tot op het pantserdek 180 mM. De pantserhoofden boven machine- en ketelruim zijn hoog 0.70 M. en zwaar horizontaal gemeten 150 mM.

Alle pantserplaten zullen zijn van gehard nikkelstaal vervaardigd volgens het proces van Krupp.

Waterdichte indeeling.

Het schip is verdeeld in 340 waterdichte compartimenten, waarvan tusschen pantserdek en tusschendek 170 en in den dubbelen bodem 114.

Over de geheele lengte van den dubbelen bodem — zich uitstrekkende van spant 20 tot spant 118 — worden de vakken ingericht om zeewater als ballast te kunnen innemen; behalve de vier middelste vakken tusschen spant 48 en spant 68, welke bestemd zijn om ketelvoedingwater te bergen.

Houten dekken.

Koebrugdek, opperdek en bak worden bekleed met hout.

In het tusschendeks en het bovendek onder den bak wordt het staal niet gedekt met hout.

Hulpstuurstation.

Vóórruit in de patronenbergplaats wordt een waterdichte ruimte ingericht voor hulpstuurstation en voorzien van de noodige telegrafen, enz.

Wegering en beschietwerk.

De bewegering, de beschieting en zoo mogelijk ook de losse meubelen, worden voor zoover een en ander boven het pantserdek komt van staal vervaardigd.

Ventilatie-inrichting.

Behalve de natuurlijke ventilatie door middel van luchtkokers, zullen voor verwarming en luchtverversching boven het pantserdek, geplaatst worden twee fans (systeem STURTEVANT) met de vereischte buizenleidingen en automatisch sluitende kleppen.

Voor ventilatie van het benedenschip zullen eveneens twee fans worden aangebracht.

In het ontwerp is verder opgenomen eene ijsmachine met de noodige buizenleidingen tot het op lage temperatuur houden van de munitiebergplaatsen, als ook tot het maken van ijs en het afkoelen van drinkwater.

Electrische verlichting.

Het schip zal electrisch worden verlicht en twee zoeklichten verkrijgen. De munitie-aanvoer voor het geschut zal zoowel electrisch of hydraulisch als ook met de hand kunnen geschieden.

Machines.

De werktuigen zullen bestaan uit twee symmetrisch aan elkaar gelijke, staande drievoudige-expansie-machines, met koperen oppervlakcondensors; ze zijn door een langscheepsch schot van elkaar gescheiden.

Gedurende 4 achtereenvolgende uren zal een vermogen van minstens 6000 I.P.K. ontwikkeld moeten worden, zonder dat de luchtdruk onder de roosters meer mag bedragen, dan overeenkomt met een waterkolom van 5 cM.

Ketels.

De stoom wordt geleverd door 6 YARROW-ketels, die in twee groepen van drie dwarsscheeps in twee ketelruimen geplaatst worden met een stookplaats vóór en achter. De ketels zijn bestemd voor een werkingsdruk van 17 atm. overdruk (250 lbs. per □").

SCHIETOEFENINGEN MET HET GEWEER VAN 6.5 mM., OP VERKLEINDE SCHIJVEN EN OP VERKORTEN AFSTAND.

Met het oog op de mogelijke aanvraag tot het aanleggen eener schietbaan voor het geweer van 6.5 mM. met *scherpe patronen* op verkorten afstand en met gebruikmaking van schijven van verkleind model op het terrein achter het Koninklijk Instituut voor de Marine, werd, alvorens over te gaan tot het schieten van schijfbeelden, door berekening het mikpunt op dien verkorten afstand bepaald, om daaruit te kunnen afleiden in hoeverre, wat het mikpunt betreft, deze wijze van schieten verschillen zou opleveren met het schieten op den waren afstand op de schijf van model.

De berekening volgende, zooals die in het „Marineblad", jaargang 1891—92, aflevering 1, reeds gedaan is voor het geweer mod. '71, zou men komen tot een mikpunt, dat op 10 M. van den achterkant van de korrel, ongeveer 2 mM. onder het trefpunt gelegen moet zijn en daarbij den opslaghoek, waarvan de tangens = 0.6 is, in rekening brengende, zouden we dus ongeveer 8 mM. onder het midden van de roos moeten aanleggen en afkomen om midden in de roos te treffen.

In de baan van 300 M. is de verheffing op 100 M. volgens Bijlage N°. 3 van het Reglement op de schietoefeningen met het geweer 24 cM., zoodat het mikpunt op de verkleinde schijf volgens bovengenoemde berekening niet op evenredigen afstand onder het trefpunt zou gelegen zijn, want door aan dien eisch te voldoen, zou het mikpunt op 24 mM. onder het midden van de roos moeten genomen kunnen worden.

Daar echter **schieten met het eigen geweer met scherpe patronen,** richtende op een ander mikpunt dan op den waren afstand, mits de schutter voortdurend op het verschil opmerkzaam wordt gemaakt, steeds verre te verkiezen is boven niet schieten of boven schieten met flobertpatronen (*waaraan zeer weinig waarde moet worden toegekend*), besloot ik toch beelden te gaan schieten, om de practijk aan de theorie te toetsen, die bij het geweer mod. 71 gebleken waren met elkander overeen te stemmen.

Op een mooien dag, 14 Maart j.l. schoot ik daartoe, liggend opgelegd op een schijfje op $^1/_{10}$ der ware grootte, richtende onder tegen de roos, niet anders verwachtende, dan dat het schot in het bovenste gedeelte van de roos zou terecht komen, doch in plaats daarvan trof de kogel op de afscheiding tusschen kring 9 en 10 boven de roos. De vier volgende schoten troffen in hetzelfde gat, dat eenigszins naar boven verlengd werd, zoo dat het gemiddelde trefpunt op 26.7 mM. boven het mikpunt gelegen was.

Met drie verschillende geweren deed ik daarna op een ander schijfje, richtende onder tegen kring 9, elk een schot, die alle drie in de roos troffen.

Het mikpunt op 10 Meter op de verkleinde schijf kwam dus juist overeen met dat op 100 Meter op de schijf van model grootte.

Twee goede scherpschutters schoten daarna, staande uit de vrije hand, richtende onder tegen kring 9, elk vijf schoten, waarbij respectievelijk 55 en 57 punten behaald werden.

Zij, die bij het geweer mod. 71 tegen deze schietmethode aanvoerden, dat de appreciatie van de waarde der treffers in sommige gevallen moeielijk was, omdat de gaten in de kleine schijf zoo groot waren, kunnen dit argument nu gerust laten varen, omdat bij het nieuwe geweer de gaten even groot zijn als die, welke flobertkogels in de schijfjes maken. Voor mij zelf heb ik dat bezwaar bij gebruikmaking van de driemans- of de figuurschijf nooit klemmend kunnen vinden; want, eraan twijfelende of bijv. een 2 of een 3 geschoten kon zijn, noteerde ik altijd het schot in het voordeel van den schutter, doch bij de tegenwoordige ringschijven zou dat bezwaar zich inderdaad meer hebben doen gelden.

Om te kunnen bepalen, welke veiligheidsmaatregelen bij een verkorte baan, die voor de omgeving gevaar zou kunnen opleveren, behooren te worden aangewend, nam ik een week later eenige proeven op ijzeren platen op ruim 10 M. van de tromp van het geweer opgesteld, omdat, voor zoover mij bekend althans, voor dien korten afstand geen gegevens te vinden zijn, wat betreft het indringingsvermogen.

De proefneming had plaats op het schietterrein ten Z. van het fort Kijkduin en te mijner beschikking waren gesteld acht stukken plaatijzer ter dikte van:

N°.	1,	2,	3,	4,	5,	6,	7,	8
	7,	8,	9,	10,	11,	12,	14,	16 mM.

Nadat het duinzand, dat eenigszins vochtig was, zoodanig was afgestoken, dat de plaat, overal gesteund, normaal op de verlengde zielas opgesteld was, werd van den bok van achter een veilige opstelling achtereenvolgens op alle platen gevuurd met het gevolg, dat de platen No. 1 tot en met No. 5 bij het eerste schot doorboord werden.

De ronde gaten hadden een middellijn van 11, 12, en 13 mM. en waren als het ware gevoerd met het metaal van den kogel, van welken laatste niets anders dan splinters werden teruggevonden.

Op de platen No. 6, 7 en 8 deed ik elk drie schoten dicht bij elkander, met het resultaat dat geen enkele dezer platen doorboord werd, doch alle na de proef diepe putten vertoonden van 13 mM. middellijn en weder gevoerd met het metaal van den kogel, terwijl aan den achterkant van de plaat de bulten

duidelijk zichtbaar waren. Bij plaat No. 7 waren die bulten stervormig gebarsten.

Eigenaardig was het hierbij op te merken, dat het zand achter de plaat op de plaatsen, waar de kogels aan den voorkant getroffen hadden, zwart gekleurd was, als waren het brandvlekken.

De randen van alle gaten en putten waren aan de naar den schutter gekeerde zijde kroonvormig opgezet.

Om na te gaan in hoeverre het nadeel der ricochetwerking door middel van een houten beschieting kon worden tegengegaan, plaatste ik een plankje zacht hout ter dikte van 1,5 cM. op 2 cM. afstand van een der niet doorboorde platen.

De terugslaande overblijfselen van den kogel sloegen, nadat de plaat gedeukt was, een gat van eenige centimeters in het hout, zoodat de splinters achter het geweer terecht kwamen.

Dezelfde proef, herhaald met twee planken tegen elkander als boven, gaf tot resultaat, dat de splinters van den teruggeslagen kogel ter diepte van 1 cM. in het hout drongen, doch nu werd geen gat in de planken geslagen.

Een plank ter dikte van 4 cM. op 1.5 cM. voor de plaat opgesteld, liet eerst den kogel door, die daarna in de plaat een gevoerde deuk maakte, als hadde er geen hout voor gestaan, terwijl de overblijfselen in het hout een ondiepe put terug sloegen.

Het hout vertoonde in alle gevallen aan de naar de plaat gekeerde zijde, ter plaatse waar de overblijfselen van den kogel teruggeslagen waren, een grijze kleur, alsof het met potlood bestreken was.

Na deze proefnemingen liet ik voor de plaat zand opwerpen en afsteken, zoodat het voorvlak van de plaat en dat van den zandhoop evenwijdig aan elkander waren, hetgeen mogelijk was, omdat het zand, zooals reeds is gezegd, eenigszins vochtig was.

Achtereenvolgens werd gevuurd op een dikte van 3, 2 en 1 dM. zand, doch in geen enkel geval was op de plaat zichtbaar, dat de kogel er tegen aangekomen was en bij nader zoeken werd dan ook de kogel in het zand teruggevonden met achterover gestroopten mantel, het binnenste buiten gekeerd, terwijl het gewurgde gedeelte alleen zijn vorm behouden had en het lood verdwenen was. In de onmiddellijke nabijheid van den kogel was het zand geheel wit, ongeveer zooals een zekere soort van schuurzand er uitziet.

Wel wetende, dat op korten afstand, binnen zekere grenzen het indringingsvermogen in zand geringer is dan op grootere afstanden, verwonderde het mij toch, dat zelfs 1 dM. zand voldoende was om den kogel tegen te houden. Daarom werd de proef voortgezet eerst met 5 en toen met 3 cM. zand voor de plaat en in beide gevallen was het nu zichtbaar, dat de kogel de plaat geraakt had, zonder echter voldoende kracht gehad te hebben om zelfs maar een lichte deuk er in te maken. Het gaf

den indruk alsof men met een flobertkogeltje tegen een ijzeren plaat geschoten had.

Ten slotte legde ik een plaat tegen het talud van den kogelvanger en deed er toen een schot op, hetwelk in de plaat geen deuk maakte, doch een streep gaf aan waar de kogel was aangeslagen.

Niet normaal treffende, dringt de kogel in ijzer dus niet in.

Met vijf geweren werden daarna op 10, 15 en 20 Meter nog beelden geschoten, doch daar het weder guur en koud was en de wind mij in het gezicht woei, tengevolge waarvan het oog begon te tranen, kon ik aan deze beelden niet de waarde hechten, die ik aan die van de vorige week toekende.

Op 10 Meter varieerde het gemiddelde trefpunt boven het mikpunt van 9 tot 23 mM., op 15 Meter van 28.1 tot 46.7 mM. en op 20 Meter van 43.5 tot 64.7 mM.

Het gemiddelde van alle gemiddelde trefpunten dier vijf geweren lag nu op 10 Meter 18, op 15 Meter 38 en op 20 Meter 53 mM. boven het mikpunt.

Resumeerende, kunnen we dus de gevolgtrekking maken:

dat op 10 Meter het schieten met het geweer van 6.5 mM. op verkleinde schijven met scherpe patronen de werkelijkheid zeer nabij komt;

dat *desnoods* de oefening op 15 Meter ook nog gehouden kan worden, doch

dat het, nu op 10 Meter de werkelijkheid zoo juist wordt nagebootst, geen aanbeveling verdient deze oefening tot op 20 Meter, imiteerende den afstand van 200 Meter voort te zetten en eindelijk,

dat het in het belang der schietoefeningen zou zijn, wanneer op die plaatsen, waar geen schietbanen voor het nieuwe geweer aanwezig zijn of waar de banen tengevolge van het groote aantal manschappen, de verschillende troepensoorten of de vele schepen door elk gedeelte slechts gedurende luttele uren kunnen worden gebruikt, schietinrichtingen op 10 en 15 Meter werden aangelegd, opdat de lange banen dan meer zouden kunnen benut worden voor hen die op grootere afstanden moesten schieten.

Overbodig mag het ten slotte geacht worden er op te wijzen, dat voor schepen in zee deze wederom de aangewezen methode is.

G. FAASSEN.

OEFENINGSTOCHT Hr. Ms. „ZEELAND".

De „Zeeland" had ongeveer 350 ton kolen te laden en dit had nogal voeten in de aarde, daar er zeer vele schepen waren die kolen noodig hadden. Zoo hoorden wij, dat van den 2den tot den 20sten Februari hier 42 schepen binnen geloopen waren, waarvan 31 averij hadden en 38 kolen noodig hadden. In gewone omstandigheden gaat het kolenladen zeer vlug, doch nu werd den eersten dag niet meer dan 100 ton geladen. Den 2den dag ging het wat vlugger en werd 160 ton geladen, terwijl de resteerende 90 ton 's anderendaags op den VM. overgenomen werden.

Maandag 20 Febr. ontving de „Zeeland" een bezoek van den port-captain, die den rang van hoofdofficier (capitano de fregatto) doch slechts twee gouden strepen had. Den volgenden dag ontvingen wij bezoek van een majoor en een kapitein van het leger en op den a.m. van dien dag van den civielen gouverneur, die den rang van schout-bij-nacht had. Deze autoriteit betuigde zijne ingenomenheid dat hij aan boord Hr. Ms. „Zeeland" weder zijn volkslied hoorde spelen, daar dat hier op 't eiland maar zelden ten gehoore gebracht wordt, ook roemde hij de juiste uitvoering van 't lied.

Denzelfden dag kwam naast ons te meeren een Engelsch stoomschip, welks gezagvoerder reserve-luitenant was, die, bij ons aan boord komend tot het vergelijken van zijn eenig overgebleven tijdmeter, vertelde dat in den hevigen storm welken hij doorstaan had op 41° NB. en 47° WL. door een enkele overkomende zee het dekhuis ingedrukt, de brug met 1sten stuurman en roerganger, stuurhuis met roerbeweging, machine-telegrafen, kaarten, tijdmeters en kompassen over boord geslingerd werd en dat zijn reddingboot opgenomen en tegen den grooten mast versplinterd werd, waarbij die mast brak. Het mocht den gezagvoerder gelukken bij dat ongeluk nog een der drie tijdmeters te redden van buiten boord te spoelen.

De plaats zelf is als stad niet veel, zij heeft nauwe, hellende slecht onderhouden straten, doch biedt bij een oponthoud van korten tijd eenige bezienswaardigheden aan. Zoo vergastten wij ons allen in het aanschouwen van eenige zeer mooie particuliere tuinen met keurigen aanleg, welke zeer net onderhouden waren. Men had er o. a. lanen vol bloeiende camelia's, terwijl er ook de meeste soorten van tropische en sub-tropische gewassen vertegenwoordigd waren. Ook waren de ananaskweekerijen de moeite waard gezien te worden. Bij een verblijf van langeren duur kan men eenige zeer aardige uitstapjes maken, onder anderen

naar Sete Cidades, waar men een krater-meer bewonderen kan en een prachtig panorama heeft en van waar men den Oceaan benoorden en bezuiden 't eiland kan zien. Dit uitstapje kan in een dag gemaakt worden. Een andere tocht, welke zeer aanbevolen wordt, voornamelijk in het zomerseizoen, is naar de vallei van Furnas, waar zich heete bronnen bevinden, doch daarvoor dient men een dag of twee te nemen. Voor kleine wandelingen buiten de stad leent de plaats zich ook goed, het fietsen in den omtrek levert geene bezwaren op, de hellingen der wegen zijn niet te groot, oorzaak dat na regenachtig weer de wegen weer spoedig begaanbaar zijn.

Het plan bestond bij den commandant om den 22sten 's middags 12 uur onmiddellijk na het kolenladen naar zee te vertrekken, waartoe dan ook alles in gereedheid was, toen bij het verwarmen der machines een scheur ontstond in het koppelstuk van de stoomleibuizen van twee ketels naar de hoofdstoomleibuis, waarbij door de plaatsing van dit koppelstuk boven een plafond en doordat de scheur zich aan de bovenzijde bevond gelukkig geen ongelukken voorkwamen. Hierdoor werd het vertrek uitgesteld, aangezien beide ketels met hunne stoomleiding dienden geïsoleerd te worden van de hoofdstoomleiding, welke voorziening 's nachts afgeloopen was.

Des ochtends van den 23sten Februari was de „Zeeland" stoomklaar en werd te 6.30 begonnen met ontmeeren. Het BB's. anker lag met 90 vm. ketting zeer ver van huis en was door het meeren van verscheidene stoomers in de nabijheid, welke dikwijls hunne ankers op 100 M. van hunne ligplaats moeten laten vallen, zeer waarschijnlijk onklaar van eenige ankerkettingen en meerkettingen, welke laatsten op den grond in de haven vastgemaakt zijn. Om deze kettingen zoo noodig te klaren zijn steeds eenige duikers beschikbaar en werd dan ook onze ketting door een duiker gevolgd en midden in de haven ontsloten. Gedurende het ontmeeren werd het anker door een vaartuig gelicht, langszijde gebracht en weder opgesloten. Te 9 uur klaar met ontmeeren zijnde, werd de haven uitgestoomd en de loods, die het ontmeeren en duiken geleid had, afgezet en koers gezet naar de West-Indische eilanden. In den mond der haven was juist een Fransch stoomschip gemeerd, hetwelk ongeveer 700 man Spaansche troepen terugvoerde van Cuba.

De eerste drie dagen troffen wij zeer mooi en bestendig weder en werden deze dagen gebruikt om schip en equipage op te knappen, ook werden de kleedingstukken voor de keerkringen uitgereikt en nagezien. De exercitie's konden nu ook een aanvang nemen. Den 26en op de EW., terwijl eenige schepelingen, die een comediegezelschap opgericht hadden hier aan boord, hunne kameraden een aardig blijspel te zien gaven, begon de wind op te steken gepaard gaande met eene daling van den barometer. De wind bleef uit denzelfden hoek (ZW.) waaien met aanwakkerende kracht tot hij op de HW. tot stormkracht was

toegenomen. Hierop werd Zuid gestuurd om de naderende depressie te ontloopen, toen plotseling de wind omliep naar het NW. en langzamerhand in kracht afnam tot hij op den vm. en am. van den 27sten ging afbuien en de barometer weder begon te rijzen. Dezen dag werd afwisselend Zuid en ZWtW. gestuurd. De zee, die op de HW. nogal onstuimig was kwam later op den dag ook eenigszins tot rust. Op de EW. van den 27sten moest eenigen tijd langzaam aan geloopen worden, aangezien bij het begin van den nacht bij het aankoppelen der voorketels het deksel der stopklepkast van een dier ketels lekgesprongen was en nu opnieuw verpakt moest worden. Toen op het begin der HW. dit gebrek verholpen was waarschuwde het opkoken van een der pijpketels dat wederom een condensorpijpje gesprongen was, en was daardoor een groot gedeelte van het ketel-voedingwater brak geworden. De condensor-deksels moesten wederom afgenomen, het lekke pijpje gestopt en gedistilleerd worden om het voedingwater aan te vullen. Intusschen kon slechts met eene machine langzaam aan geloopen worden en werd in de andere pijpketels stoom opgestookt, daar de in gebruik zijnde ketels allen gingen opkoken. Op den middag van den 28sten kon de reis weer vervolgd worden met 72 omwentelingen van beide machines.

Ondanks deze kleine tegenspoeden werd nog den 28sten op de PV. de Noorderkeerkring gepasseerd. Den 1sten Maart begon de NO. passaat merkbaar door te staan, wij waren toen op 21° 22'.5 N.B. en 46° 42' WL.

Dank zij het mooie weer en de medewerking van verschillendę zijden werd met veel ambitie door etat-major en bemanning begonnen met gymnastiek en sport. Zoo werd o. a. op den bak door een der gasten volgens de regelen der kunst les gegeven in het boksen.

Den 2den Maart werd voor 't eerst na 't verlaten van Ponta Delgada een zeilschip gezien, dat echter te ver af was om behoorlijk verkend te kunnen worden.

Des avonds toonde een voorover loopende viermaster dat wij den trek der kustvaarders naderden en was den 4en Maart het schoonschip maken er op gebaseerd, dat we den laatsten dag in zee waren. Des nachts werd bij 't verkennen van 't land een weinig koers veranderd en den 5den op de DW. St. Lucia benoorden gerond en de baai opgezocht. Het is een prachtig opkomen in de baai met aan alle zijden begroeide en bewoonde heuvels en toppen; een baai, welke ons eenigszins doet denken aan Poeloe Weh en de Emmahaven te Padang. Eene teleurstelling wachtte ons bij aankomst, daar de consul slechts een paar particuliere brieven had, maar de officieele postzak hier niet was. Men verwacht Dinsdag de volgende mail en dan is er kans berichten uit Holland te ontvangen; de laatste couranten hier loopen tot 2 Februari, dus voor aankomst der „Zeeland" te Plymouth. De „Zeeland" werd bij aankomst verwelkomd door den off. van piket van den hier gestationeerden Eng. kruiser 3e klasse

„Buzzard" en kon direct aan den kolensteiger meeren. De Hollandsche consul bracht onmiddellijk een bezoek aan boord, lichtte ons bereidwillig op de vele gedane vragen in en wij werden door hem reeds dadelijk geintroduceerd in de club en geïnviteerd op zijne estate voor eene at home op Dinsdag den 7den Maart.

In den loop van den v.m. werd de „Zeeland" nog bezocht door den plaatselijken commandant en door den commandant van het in de baai liggende stationschip, welke personen bij kennismaking een aangenamen indruk op ons maakten.

Direct na het meeren aan den kolensteiger werden toebereidselen gemaakt tot kolenladen, aangezien geen schip daar mocht meeren, indien het niet is voor 't kolenladen. Door tusschenkomst van den consul behoefden wij dien Zondag niet met laden te beginnen, doch liepen wij alleen de kans te moeten verhalen zoo er een groot stoomschip ter reede kwam dat kolen noodig had. De haven-reglementen zijn hier zeer streng, vooral de bepalingen omtrent 't zindelijk houden van 't water in de haven, de tarieven omtrent 't gebruik maken van een loods en het behulpzaam zijn bij meeren of verhalen zijn zeer billijk, terwijl omtrent stow-away's steeds ernstig gewaarschuwd wordt. Den volgenden dag begon te 6u30 het kolenladen en was het, zoolang men niet te wachten had op verwerken naar andere ruimen of het verstuwen, bij de stortkokers eene onafgebroken lawine van steenkolen. Honderden negers en negerinnen, waarvan de laatsten verreweg 't talrijkst waren, brachten de kolen aan boord met mandjes van 30 à 40 KG. op 't hoofd. Voor elk mandje ontvingen zij een penning, welke zij bij ± 40 tegelijk, later voor een shilling inwisselden. De havenmeester vertelde ons dat er dagen waren dat sommigen tien shilling verdienden, dat allen zeer immoreel waren, doch men van diefstal geen last zou hebben. Ware de inrichting der ruimen geen beletsel geweest, wij zouden dien dag volgeladen hebben; nu werd nog een gedeelte van den volgenden dag besteed voor de laatste tonnen en daarna afgehaald en op een boei in de baai gemeerd.

Hr. Ms. „Suriname", die per telegram door den consul van onze aankomst te St. Lucia verwittigd was, kwam Maandags 6 Maart op den middag ons verwelkomen. Het deed ons allen goed, oude kameraden te spreken en weder een Hollandsch oorlogsschip naast ons te zien. Hr. Ms. „Suriname" nam eenige schepelingen, die van uit Holland meegenomen waren over en vertrok den 8en met 't dagen weder van St. Lucia. 't Plaatsje zelf (Castris) biedt niets bijzonders. Het heeft eenige elkander rechthoekig snijdende straten met huizen, welke meer doen denken aan kermiskramen dan aan woningen, allen bewoond door negers en kleurlingen, terwijl de Europeesche bevolking hunne estate's of villa's op de heuvels rond de baai hebben. Liefhebbers van wandelen en rijden kunnen hier zeer aardige tochten maken en op sommige punten bieden de wegen prach-

tige vergezichten op de baai en kijkjes in 't binnenland, 't welk overal welig begroeid is.

De beschrijving van de voornaamste eilanden der Antillen, uitgegeven na de reis der „Zriniy" door de redactie der „Mittheilungen" bevat aangaande St. Lucia eene waarschuwing omtrent 't groot getal zeer vergiftige slangen, zoo zelfs dat de inboorlingen niet dan op 't midden der wegen zouden durven loopen. Op onze informatie daaromtrent, deelde de Consul ons mede dat hij reeds ± 15 jaar op 't eiland woonde en slechts tweemaal een goedaardige slang daar had gezien, en dat men van de „Zriniy" niet aan den wal was gekomen uit vrees voor de slangen, welke slechts in hunne verbeelding hier huisden. Op 't eiland meent men dat nog slangen aangetroffen worden bij enkele kolensteigers. De slangen die vroeger op 't eiland waren zijn door den invoer van eenige vogelsoorten uit de Kaap bijna geheel uitgeroeid. Over 't algemeen is St. Lucia een dure plaats en wel in het bijzonder wat betreft rijtuig- of paardenhuur. Voor een rijtuig met een paard gedurende $1\frac{1}{2}$ uur moest „1 £ only" betaald worden; 't paard rijden was ongeveer even duur.

Gedurende ons verblijf kregen wij bezoek van een paar officieren der landmacht en wel van een der Royal Artillery en een van het West-Indisch regiment, welk bezoek den volgenden morgen beantwoord werd en waarbij de ontvangst zeer hartelijk was. Het meest frappeerde hun het voor de tropen zoo warme en onpractische tenue, waarin onze officieren dit bezoek moesten afleggen op het warmste gedeelte van den dag tegen een weinig schaduwrijken bergweg op. Hun messroom was koel, ruim en aangenaam ingericht en zij lieten ons o. a. ook hun uniform voor de tropen bezichtigen, bestaande uit een grijs linnen korte jas en broek, welke hun zeer netjes stond en volgens hun zeggen zeer practisch en geriefelijk was.

Den laatsten dag van ons verblijf gaf de Hollandsche consul een „at home" op zijn estate en werd door 't grootste deel van den etat-major van de „Suriname" en „Zeeland" daaraan deelgenomen. Zij troffen daar met den gouverneur van St. Lucia, vele aardige meisjes en eenige autoriteiten uit Castris aan en het was een bijzonder geanimeerd feest, waarvan 't eind oorspronkelijk gesteld op 8u verschoven werd tot over tienen. Gedurende het feest werd nog van Hr. Ms. „Zeeland" met 't zoeklicht gewerkt, wat de negers aan den wal en de visschen aan de oppervlakte van 't water, telkens als zij toevallig beschenen werden, aan 't rondspringen bracht.

Het vertrek was bepaald op den 8en te 8u v.m. en te voren werden de sloepen uitgedraaid en voorgeheschen ten einde de tenten te kunnen gereedmaken. Bij het voorhijschen der barkas slierde gedurende het beleggen van het achtertakel de stopper en schoot de barkas aan de achterzijde naar omlaag, waarna 't voortakel losgegooid werd en de barkas onder een weinig helling te water plofte van ± 6 M. hoogte, waarbij echter helaas eenige ongelukken voorkwamen. Een der schepelingen raakte

buiten boord en bezeerde zich nog al aan hoofd en schouders, terwijl eenigen tegen dek gesmakt werden door den uitloopenden looper. Een van hen bekwam een lichte hersenschudding.

Toen hier aan boord indertijd de takels der drie zwaarste sloepen te licht bleken, werden manilla loopers aangevraagd, doch daar deze niet verstrekt mochten worden, waren loopers van een nummer zwaarder ingeschoren en was het barkastakel bij het ongeval door de uitgeperste teer zeer vettig.

Te St. Lucia werd de lang verwachte brievenzak niet ontvangen, uitgenomen eenige brieven die aan de goede zorg der postadministratie ontsnapt waren.

Na eene voorspoedige reis, gedurende welke de tenten gezet werden en aan dek eindelijk eens geschilderd kon worden, kwamen wij op de DW van den 10[en] Maart voor Curaçao. Nadat de havenloods aan boord gekomen en de vlotbrug geopend was, stoomde de „Zeeland" onder het spelen van 't Volkslied, dat door de muziek van 't garnizoen beantwoord werd, de haven door en ankerde nabij Hr. Ms. „Sommelsdijk", in het Schottegat. De officier van piket van Hr. Ms. „Sommelsdijk", die ons onmiddellijk kwam verwelkomen, bracht tevens eenige verdwaalde brieven doch geen postzak mede. Hetzelfde luttele succes had onze facteur dien dag en een paar maal gedurende ons verblijf te Curaçao bij de aankomst der mails, zoodat wij maar hopen op eene volgende pleisterplaats gelukkiger te zijn.

Na aankomst werd naar Holland getelegrafeerd, met verzoek den vertrekdag met 't oog op de vertragingen gedurende de heenreis en de noodzakelijkheid het schip van buiten geheel op te knappen en te schilderen, uit te mogen stellen tot den 18[en] en kwam daarop een paar dagen later een toestemmend antwoord. Het weer hielp mede om het schip, dat tengevolge van afwisselend kolenladen en varen erg vervuild was, met kracht te kunnen schoon maken en het wederom zijn oorspronkelijk net uiterlijk te geven.

Van het eiland behoeven wij onzen lezers niets te vertellen, aangezien het hun genoegzaam bekend is, hetzij door eigen waarneming, hetzij door de vele verhalen daaromtrent. De inwoners betoonen ons nog dezelfde gulle gastvrijheid als waarvoor zij sinds jaren in de marine bekend staan.

Tijdens ons verblijf te Curaçao ontving de commandant en etat-major eene uitnoodiging van den Franschen consul ter bijwoning eener mis, welke gehouden werd ter nagedachtenis van wijlen den President der Fransche Republiek FELIX FAURE, aan welke uitnoodiging door velen werd gevolg gegeven.

Een der laatste dagen werd door de vereenigde landingsdivisiën van Hr. Ms. „Zeeland" en „Sommelsdijk" eene militaire promenade gehouden en tevens daarmede eenige honneurs bewezen aan den gouverneur van Curaçao. Het geheel bestond uit twee compagnieën elk 100 man sterk, 't welk voorafgegaan door de muziek van Hr. Ms. „Zeeland", een gunstigen indruk maakte op de bevolking. Ons verblijf in 't Schottegat

werd tevens zooveel mogelijk benut tot het aankweeken en onderhouden van den lust in het zwemmen. 's Zaterdagsmorgens, 18 Maart, verliet Hr. Ms. „Zeeland", onder het spelen der Vaderlandsche liederen, de haven van Curaçao en wendde den steven naar Aruba, waar zij 's middags te half twee aankwam. Hier moest kort op 't rif vóór de Paardenbaai geankerd worden, aangezien het daar zeer steil is. De diepte over ongeveer eene scheepslengte, verliep van 8 vm. tot 25 vm. Eene mooie ankerplaats is 't daar niet, aangezien men steeds op moet letten of de wind ook draait en men daardoor gevaar kan loopen, tegen het rif te zwaaien. Ook is de aanlegplaats niet boven allen lof verheven, daar men de vlet dient mede te nemen om uit eene eenigszins diepgaande stoomsloep te kunnen debarkeeren.

Nadat 's middags de officier van piket officieel kennis gegeven had van de aankomst van Hr. Ms. „Zeeland" aan den gezaghebber van Aruba, kwam namens dezen de griffier van het kantongerecht den commandant bedanken voor die mededeeling. Hierop ging de commandant naar den wal een officieel bezoek afleggen bij den gezaghebber, welke even als zijne collega's van Saba, St. Eustachius en andere kleine eilanden, toch een zeer hoogen rang schijnt te bekleeden, aangezien een kapt. ter zee het eerste bezoek moet afleggen.

Van ons verblijf te Aruba werd gebruik gemaakt om 's Zondagsmorgens voor het vertrek ingevolge de bepalingen de equipage in de gelegenheid te stellen ter kerke te gaan en werd daarvan dan ook gebruik gemaakt door een drietal matrozen en ongeveer een dozijn mariniers, waarvan velen der laatstgenoemden, door hunne minder goede conduite geen kans hebbende veel te passagieren, zoodoende ook den wal eens onder de voeten hadden. Dien morgen bracht de gezaghebber zijn contra-bezoek en lichtte de „Zeeland" na een verblijf van ± 24 uur het anker en stelde koers naar Jamaïca (Kingston). Na een reisje van ongeveer twee dagen, waarbij steeds met 72 slagen en eene goede stoomgelegenheid $10^3/_4$ à 11 mijl behouden werd, kwamen wij den 20sten Maart op den A.M. in 't zicht van Kingston.

Om de reede van Kingston te bereiken, moet een groote omweg gemaakt worden, daar een rif, dienstdoende als natuurlijke breakwater, de reede voor 't grootste gedeelte afsluit.

Bij het omvaren van het rif passeert men Port Royal, hetwelk op 't uiteinde van 't rif ligt en eenigszins als een oorlogshaven ingericht is. Hier werd het Engelsche gouvernement en de standaard van Commodore Henderson gesalueerd, welke saluten onmiddellijk beantwoord werden. Bij het ten anker komen in Kingston-harbour, passeerden wij twee Amerikaansche trainingships en werd 't Amer. Volkslied gespeeld, waarbij een ieder daar aan boord het hoofd ontblootte. Geankerd zijnde, werden direct de officieele bezoeken ontvangen en beantwoord.

De Hollandsche consul was Mr. E. A. HAGGART. Deze bespaarde den officier van piket de moeite een rijtuig te nemen en naar den gouverneur en den generaal te gaan zoeken, daar hij zeide dat zulks niet gebruikelijk was en zij waarschijnlijk thuis ook niet te vinden zouden zijn. Hij telefoneerde echter direct naar de bureaux van beide autoriteiten en besprak tevens het beste tijdstip om het bezoek van den commandant te ontvangen.

Bij den consul alhier lagen de lang verwachte brieven, alleen viel het ons weder op, dat een kruis op 't adres niet bevorderlijk is voor eene vlugge verzending, aangezien in den loop van ons verblijf te Kingston brieven zonder kruis aankwamen, gedateerd van 3 Maart en die met kruis slechts liepen tot 17 Februari.

Den eersten dag van ons verblijf ontvingen wij zeer beleefde introducties van de Jamaica-Yachtclub en de St. Andrew-Club.

Het speet ons, dat het verblijf te Kingston zoo kort duurde en wij daardoor zoo weinig in de gelegenheid waren van die beleefdheden gebruik te maken. Degenen echter, die daar hunne opwachting hebben gemaakt, werden allerhartelijkst en gul ontvangen. Naast ons ter reede lag een Amerikaansch stoomjacht met welks eigenaar en diens gasten wij kennis maakten bij eene afternoon tea hier aan boord; den volgenden avond gaven zij ons op hun jacht een bijzonder aangenaam avondfeest. De stad gaf ons niet den indruk, welken wij er ons van voorgesteld hadden, doch zij heeft een paar drukke winkelstraten, welke op den voormiddag, als ieder aan 't shoppen is, zeer aardig zijn. Te 5 uur 's avonds worden de winkels gesloten en trekt de Europeesche bevolking zich terug naar hare woningen in de buitenwijken of verder 't land in, per fiets of electrische tram. Men kan op Jamaica aardige uitstapjes maken van korteren en langeren duur, waarvan wij den eersten dag eene opgave kregen door vriendelijke tusschenkomst van den Commodore aldaar. Echter kon daarvan, met 't oog op ons kort verblijf te Kingston, slechts door enkelen gebruik gemaakt worden. Overigens leenen de wegen zich goed voor kleinere fietstochten in den omtrek.

Den dag voor het vertrek werd op verzoek van den mayor van Kingston door onze kapel eene muziekuitvoering gegeven in een klein net park aldaar en werd dit door de blanke en door de donkere bevolking zeer op prijs gesteld. Des avonds woonden de commandant en 1e officier een diner bij te Port Royal, dat de Commodore HENDERSON gaf.

De ververschingen voor de equipage waren hier beter dan op eenig tot nu aangedaan eiland en het behoeft eigenlijk niet vermeld, dat van de gelegenheid gebruik gemaakt werd, echte Jamaica-rum te koopen.

(*Wordt vervolgd.*)

MORAAL

UIT DE REDEVOERING VAN DEN INLEIDER OP DE VERGADERING
DER MARINE-VEREENIGING OP 31 JANUARI 1898
EN DIENS „REPLIEK", VOORGELEZEN IN DE VERGADERING
OP 30 JANUARI 1899.

Ten behoeve van de oefening van officieren en minderen op varende schepen (met uitzondering der reizen der visscherij-politievaartuigen zijn dit steeds oefeningsreizen, niet het minst voor oefening van officieren en adelborsten) worden zeer belangrijke bedragen uitgegeven, waardoor zij, die veel dergelijke reizen maken, moreel steeds dieper in schuld geraken,

zoodat

de wedloop in het verkrijgen van baantjes aan wal als een loffelijke poging moet worden beschouwd om die schuld eenigermate te vereffenen.

W. C.

UIT DE PERS.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant" van 17 Maart 1899.

Onze defensie ter zee. — I. — Sedert het gereed komen der drie pantserschepen, type „Kortenaer", omtrent het einde van het jaar '95, heeft de aanbouw voor de zeemacht uitsluitend het materieel gegolden, dat bestemd is voor den dienst in de overzeesche bezittingen en in het buitenland.

Dat het intusschen noodig is geworden, met de reconstructie der vloot, meer bepaald voor de verdediging van het moederland bestemd, voort te gaan, is uit de door opvolgende ministers van marine onbewimpeld afgelegde verklaringen omtrent de strijdwaarde van dit gedeelte — wij noemen o. m. de Memoriën van Toelichting bij de begrootingen voor 1893 – '97 — duidelijk gebleken. Het was alleen de meer nijpende behoefte aan beveiliging van onze groote belangen in het Oosten, die gedurende het bedoelde tijdperk konde doen berusten in het niet vervangen der oude defensie-vloot door meer strijdwaardig materieel.

Inmiddels is, door het in aanbouw brengen van een negental schepen van, voor onze zeemacht, belangrijk charter, waarvan thans vier gereed, eenige verademing in den bedoelden nood

gekomen, en konde de minister RÖELL in het uitzicht stellen, bij de begrooting voor 1900 gelden aan te vragen voor Nederlandsch defensie-materieel (Memorie van Antwoord, § 2).

Aan die toezegging werd de mededeeling vastgeknoopt, dat „alsdan ook" naar 's ministers meening, „kennisname door de Staten-Generaal van het geheele plan van aanbouw noodig zal zijn, om zich rekenschap te kunnen geven van de nog voor nieuwen aanbouw benoodigde gelden", terwijl bij de beraadslaging nog door den minister werd gezegd, dat het plan van organisatie, door den minister VAN DER WIJCK in de Memorie van Toelichting bij de begrooting van 1897 opgenomen, nog altijd het stelsel is, waarnaar aan het departement van marine wordt gewerkt, en dat de leidraad is bij den aanbouw.

Het kan niet van belang ontbloot zijn, het bedoelde plan van organisatie, dat, wat de binnenlandsche organisatie betreft, tot dusver weinig gedachtenwisseling uitlokte, aan eenige beschouwing te onderwerpen.

Tegen de omschrijving der taak, die onze zeemacht bij de verdediging van het grondgebied in Europa geroepen is te vervullen, namelijk:

a. het handhaven onzer neutraliteit;

b. het zoolang mogelijk open houden der communicatie over zee tusschen het buitenland en onze havens, en het daarna bemoeilijken van eene blokkade onzer kust;

c. het zooveel mogelijk steunen van de landmacht bij het verdedigen van de kust tegen eene landing, het samenwerken met de landmacht tot het verdedigen onzer toegangen uit zee naar de vesting Holland, zoomede van de accessen te water over onze rivieren, plassen en inundatiën,

kan o. i. geene bedenking rijzen. Inderdaad, de redactie van een koninklijk besluit of van eene wet, bestemd om deze aangelegenheid te regelen, zoude in hoofdzaak kwalijk anders kunnen luiden.

Wij stellen er prijs op, hierop de aandacht te vestigen, om tegenover hen, die op eene wettelijke regeling dezer zaak plegen aan te dringen, onze meening te staven, dat zij overbodig is, omdat geen verschil van opinie omtrent dit punt denkbaar is, terwijl aan den anderen kant het verschil van inzicht bij de toepassing, dat tot klachten over discontinuïteit in den aanbouw van materieel aanleiding geeft, door zoodanige regeling niet kan worden ondervangen.

Hoezeer bij de toepassing verschil van meening mogelijk is, zal ook nu weder moeten blijken, waar wij, hoewel den steller der memorie onze hulde niet mogende onthouden, tegen sommige zijner conclusiën, wat de keuze van het benoodigde materieel betreft, ernstige bedenking moeten opperen.

De wijze, waarop de zeemacht bij de vervulling harer bovengenoemde taak zal hebben op te treden, meenen wij in het kort als volgt te kunnen samenvatten.

Vooropstellende, dat de rol onzer zeemacht, zooals trouwens onzer geheele strijdmacht, strategisch beschouwd, steeds eene defensieve zal zijn — waarbij immers het optreden ver van de vaderlandsche kust, met welk doel ook, uitgesloten is — zal haar optreden in tactischen zin een tweeledig karakter moeten dragen; namelijk *offensief*, waar zij zich op de kust buiten de zeegaten begeeft, tot het open houden der havens, het bemoeilijken eener blokkade, en zooveel doenlijk afweren eener landing; *defensief*, waar zij, al of niet in vereeniging met de landmacht, het binnendringen in de zeegaten belet en de accessen te water tot de landzijde der vesting Holland verdedigt.

Ook voor hen, die zich in de zaken van het krijgswezen leek willen noemen, meenen wij zonder nader betoog als aangenomen te kunnen beschouwen, dat het aanbeveling zal verdienen, waar mogelijk, het materieel zoodanig te kiezen, dat het bij beide categorieën van oorlogshandelingen te gebruiken is; en aangezien nu eenerzijds, tot zekere hoogte, in vergrooting der afmetingen van de oorlogsschepen verschillende voordeelen voor de betrekkelijke strijdwaarde zijn gelegen, en, aan de andere zijde, bij verscheidene onzer zeegaten met beperkten diepgang rekening moet worden gehouden, dringt zich deze regel op den voorgrond, dat onze defensie-schepen zóó groot moeten worden genomen als bestaanbaar is met den eisch van volkomen geschiktheid voor het defensief optreden onder alle omstandigheden.

Uit dezen hoofde kunnen wij geen vrede hebben met den diepgang-eisch, bij het plan van den minister VAN DER WIJCK gesteld voor de zes pantserschepen, gewijzigd type „Kortenaer" en de drie monitors, type A, deze laatste bestemd voor de zuidelijke zeegaten.

Voor eerstgenoemd type is 54 dM. diepgang aangenomen; raadpleegt men echter de in den handel verkrijgbare kaarten en beschrijvingen onzer zeegaten, dat vindt men, dat schepen van 60 dM. diepgang bij gewoon laag water het Schulpengat naar de reede van Texel en bij half tij het Stortemelk (Vliegaten) kunnen bevaren; eveneens bij half tij door het Slijkgat op het Haringvliet kunnen komen, terwijl bij hetzelfde watergetijde de gemeenschap binnendoor tusschen Texel en het Vlie verzekerd is. IJmuiden en de Nieuwe Maasmond laten, zooals bekend, veel grooteren diepgang toe; meer dan het bovenstaande behoeft voor de defensie niet te worden verlangd.

Het is van deze schepen dat, behalve de bloot defensieve rol, bij de verdediging van de gaten van het Noorderfrontier te spelen, in de eerste plaats het offensief optreden in daartoe gunstige omstandigheden buiten de zeegaten mag worden verwacht; het is daarom zaak, dat de ontwerper zich, bij het bepalen der afmetingen, niet meer dan strikt noodig door den eisch van beperkten diepgang aan banden ziet leggen.

Ten bewijze, hoezeer het gewenscht is, bij het ontwerpen van pantserschepen voor dit doel over eene grootere waterverplaatsing te kunnen beschikken, beschouwe men de eigenschappen

van het in het plan van organisatie omschreven type, die, hoezeer ook overigens bij dit ontwerp met het voorhanden gewicht gewoekerd is, als ernstige tekortkomingen in strijdwaarde moeten gelden.

De beide kanonnen van 24 cM. in gepantserde barbetten en met zware schilden als zeer krachtig erkennende, treffen wij als verdere bewapening 4 kanonnen van 12 cM. aan, opgesteld in gesloten schilden met centralen munitie-aanvoer (de schilden dik 5 cM.) en voorts 6 kanonnen van 7,5 cM. in aan de achterzijde open schilden op het tentdek.

Na al, hetgeen over de bewapening van oorlogsschepen in den laatsten tijd is in het midden gebracht, ook naar aanleiding van de onlangs gevoteerde pantserschepen voor algemeenen dienst, zal niet opnieuw behoeven te worden betoogd, dat het hoogst wenschelijk is, het laatst genoemde gedeelte der bewapening krachtiger te maken en ook krachtiger beschermd op te stellen; zoo zelfs, dat, ware voor zulk eene wijziging geen voldoende gewicht beschikbaar, de ontwerper op het oeconomiseeren van gewicht bedacht zoude moeten zijn, bijvoorbeeld door het torengeschut van lichter kaliber te nemen. Aangezien wij dit echter zeer te betreuren zouden achten, zien wij liever het middel van vergrooting van het schip aangrijpen, in de hoop en de overtuiging, dat daardoor kan worden verkregen eene bewapening van acht kanonnen van 15 cM. in gesloten schilden of kazematten van 100 mM. pantserdikte, benevens een flink aantal kanonnen van 4.7 à 5 cM., een kaliber, dat o. i. in stede van het te lichte geschut van 3.7 cM. (de minister erkende dit zelf) behoort te worden ingevoerd, wil men de schepen een voldoend krachtig wapen tegen torpedobooten verschaffen.

Daar deze schepen uitsluitend voor de defensie bestemd zijn, kunnen voorts de voorraden ammunitie, brandstof en levensmiddelen betrekkelijk gering gehouden worden. Met het oog op den eisch van zeewaardigheid, voldoende voor de Noordzee, is zeer hooge opstelling van het geschut niet noodzakelijk, hetgeen aan de volledigheid der bescherming daarvan ten goede moet komen; ook de bewoonbaarheid stelt bij deze bestemming minder hooge eischen dan zulks bij een schip voor algemeenen dienst, vooral ook in de koloniën, het geval behoort te zijn.

Bij vergrooting der afmetingen en gevechtswaarde, als hier voorgestaan, zal het schip natuurlijk kostbaarder moeten worden dan het ontwerp „gewijzigd Kortenaer", waardoor men zich tot een kleiner aantal dan zes zal moeten beperken. Met het oog op de groote voordeelen, voor de strijdwaarde in vergrooting der afmetingen gelegen, meenen wij echter hierin slechts voordeel te mogen zien.

Zooals boven reeds gezegd is, hebben wij tegen de monitors, in het plan van organisatie voor de zuidelijke gaten bestemd, eene soortgelijke grief; alleen moeten wij deze hier in nog sterker mate koesteren.

Met het oog op den waterstand in de Goereesche zeegaten achten wij den gestelden diepgang-eisch (31 dM.) moeilijk te

verklaren, te meer aangezien weinige jaren geleden de tegenwoordige monitor „Reinier Claeszen" met een diepgang van 45 dM. voor dezelfde bestemming werd ontworpen, en dit schip nog steeds voor die bestemming aangewezen bleef.

Hoezeer de eisch van een zoo geringen diepgang op het geheele project van het schip heeft gedrukt, blijkt al dadelijk daaruit, dat bij eene waterverplaatsing van 1500 ton slechts in een vermogen van 700 paardenkracht kon worden voorzien, waardoor de proeftochtsnelheid niet meer dan 9.5 mijl zal kunnen bedragen. Tengevolge van dit alles zal het type de geringe zeewaardigheid en het dikwijls gebrekkig manoeuvreeren met de oudere monitors gemeen hebben. [1]) Bij de krachtige bewapening treft het ontbreken van een gordelpantser als bedenkelijk voor een schip, dat zich bij het vervullen zijner taak geenszins altijd op grooten afstand van den vijand zal kunnen houden.

Wordt ook hier aan het beginsel vastgehouden, den diepgang zóó groot te nemen, als met het bevaren der te verdedigen vaarwaters te rijmen is, dan kan een type van kustvérdediger van 42 á 44 dM. diepgang, bij 2400 ton waterverplaatsing, worden verkregen, waaraan gemakkelijk eene proeftochtsnelheid van 13 mijl ware te geven. Deze snelheid en de meerdere zeewaardigheid zouden onder sommige omstandigheden medewerking aan het optreden buiten de zeegaten mogelijk maken; iets, waaraan o. i. te meer waarde moet worden gehecht, omdat de zoo nabijgelegen Scheldemonding licht tot een snel optreden onzer zeemacht in het belang der neutraliteit kan nopen.

Twee vaartuigen, als hier bedoeld, kunnen vermoedelijk binnen het bedrag, in het plan van organisatie voor de 3 monitors, type A, geraamd, worden aangeschaft; en schijnen voor de defensie van meer waarde dan laatstgenoemde.

Naar aanleiding der ontworpen verbetering van den waterweg van Dordrecht naar zee, welke door den minister van marine, bij de Mem. v. Toel. bij het wetsontwerp tot verhooging van hoofdstuk VI der staatsbegrooting voor 1898, in verband werd gebracht met de eischen der defensie ter zee, kunnen wij niet nalaten hier te herinneren, dat een vaarwater als het Hellegat, waarop het tén deze voornamelijk aankomt, zoodanig gelegen, dat de schepen bij het passeeren den vasten wal tot geringen afstand moeten naderen, met grootere zekerheid bij minder kosten kan worden verdedigd door versperringen en vaste versterkingen dan door drijvend materieel. Hieruit volgt, dat, maakt de uitvoering der ontworpen werken van het Hellegat een vaarwater, voor oorlogsschepen van aanzienlijk charter bevaarbaar, dit van geen invloed behoort te zijn op de samenstelling der defensievloot, hoewel het materieel der zeemacht, voorzoover beschikbaar, bij de verdediging der doorvaart niet onbelangrijke diensten zal kunnen bewijzen.

---

1) Zie ook het artikel »Pantserschip of monitor" in het Marineblad 12e Jaargang 1897—'98 4e aflevering.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant", van 18 Maart 1899.

Onze defensie ter zee. — II. — Met de torpedobooten noemen wij het onderdeel van het reorganisatieplan, aan welks begin van uitvoering voorloopig de meest dringende behoefte bestaat, en dat ongetwijfeld, zoowel bij offensief als bij defensief optreden, eene zeer belangrijke rol zal hebben te spelen.

Waar echter het organisatieplan de 15 zeewaardige torpedobooten (type A) als het ware in éénen adem noemt met de 6 pantserschepen, stellen wij er prijs op, de talrijke vloot van zeewaardige torpedobooten, die wij wenschen, van deze pantserschepen afgescheiden te beschouwen; niet omdat de toevoeging van zulke torpedobooten onder sommige omstandigheden aan een smaldeel van pantserschepen niet groote waarde zoude kunnen hebben, maar om in het licht te stellen, hoe, in een strijd tegen overmacht, als ons land kan hebben te voeren, het bezit van eene talrijke, doelmatig gestationneerde torpedo-vloot nog van overwegend belang kan zijn, zelfs als zeewaardige pantserschepen reeds door eene, vóór de havens aanwezige overmacht tot werkeloosheid binnen die havens zijn gedoemd. Dan toch vormen de torpedobooten, die immers nooit geheel opgesloten kunnen worden, die bij donkere nachten, mits goed en stout bestuurd, steeds ontsnappen kunnen, eene voortdurende bedreiging tegenover de vijandelijke vloot op de kust; te meer, wanneer deze van de zoo kwetsbare en moeilijk te beveiligen transportschepen, met het oog op eene landing, is vergezeld.

Liever dan een eskader pantserschepen op de kust vergezellende, denken wij ons dan ook de torpedovloot als normale opstelling bij oorlogstoestanden, gestationneerd in de zoo gunstig over onze kust verdeelde zeegaten en havens: het Vlie, Texel, IJmuiden, Nieuwe Maasmond, Goeree; maar dan moet hun aantal grooter zijn dan 15, liefst het dubbele. Dit brengt ons van zelf op den prijs en daarmede op het type der benoodigde booten.

De hooge prijs van het type, in het meergemelde programma genoemd (f 460,000 per boot) in vergelijking met hetgeen ons grootst model van torpedobooten tot dusver kostte (ongeveer f 170,000), is voornamelijk het gevolg van de bijzondere snelheid, die het besproken type — overeenkomende met de „Forban" van de Fransche marine — kenmerkt. Is het zaak, zoo dient gevraagd, voor onze zeemacht, ten deze het voorbeeld van enkele andere mogendheden, volstrekt niet van alle, te volgen?

Het najagen van exceptioneele snelheid bij torpedobooten heeft in de eerste plaats eene belangrijke vergrooting der afmetingen ten gevolge. Vergemakkelijkt dus die groote snelheid aan den eenen kant het snel naderen tot den aanval en het snel zich verwijderen daarna, waardoor de kans op succes van den aanval verhoogd wordt, de grootere afmeting vergemakkelijkt tevens de ontdekking, en verhoogt de kans, dat de torpedoboot, vóórdat haar aanval gelukt, door vuur ontredderd wordt en dus haar doel niet bereikt.

Bepaaldelijk vereischt wordt voor de torpedoboot eene snelheid, die eenige mijlen grooter is dan die der schepen, tegen welke zij haren aanval heeft te richten, ten einde vóór den aanval haar prooi te kunnen bereiken, en zich bij mislukken van den aanval aan vervolging te kunnen onttrekken; maar waar slechts weinige groote schepen een grootere snelheid dan 20 mijl bezitten, is het duidelijk, dat tot dit doel de torpedoboot niet over 30 mijl proeftochtsnelheid, zooals het type „Forban", behoeft te beschikken.

Men zal ons tegemoetvoeren, dat groote snelheid voor de torpedoboot noodig is om haren aangewezen vijand, den torpedoboot-vernieler, te ontkomen. Ook de steller van het organisatieplan schijnt zulks te bedoelen, waar hij aanvoert, dat de groote snelheid voor onze torpedobooten juist daarom vereischt wordt, omdat zij niet door jagers of vernielers gesteund zullen worden; maar deze redeneering gaat o. i. mank: immers de torpedoboot-vernieler, van belangrijk grooter afmetingen dan de torpedoboot, zal tegenover deze steeds in het voordeel, wat snelheid aangaat, kunnen zijn; vluchten voor den vernieler kan de torpedoboot dus niet, maar zijn er meer dan een torpedoboot, en is de weersgesteldheid gunstig — nacht of mist — dan zal slechts eene der torpedobooten ten offer vallen; de andere kunnen steeds ontsnappen, zelfs al is hare snelheid veel geringer dan die van den vernieler. De beste beveiliging der torpedo-vloot is dus in de eerste plaats hare talrijkheid, en voorts de afmetingen der booten zoo klein te houden, als met de noodige snelheid en zeewaardigheid bestaanbaar is.

Torpedobooten van de afmetingen en snelheid als het in het organisatieplan genoemde Fransche exemplaar treft men in de vloten van de meeste mogendheden, die in geval van oorlog eene zuiver verdedigende houding hebben aan te nemen, zooals ons land, niet aan. Wat de Fransche marine betreft, voor wie de uitingen van velen harer woordvoerders in de vakbladen leest, en van den aard der door haar gehouden manoeuvres heeft kennis genomen, kan het geen verwondering baren, dat zij zeer groote en snelle torpedobooten begeert. Zullen deze van de noordkust uit het Engelsche Kanaal oversteken en de Engelsche vloot in hare eigene havens bestoken, terwijl deze zich voorbereidt zee te kiezen, — en in de Middellandsche Zee van Algiers en Biserta uit, zoowel als uit Toulon, hare uitvallen doen, dan moeten zij noodwendig over groote snelheid en zeewaardigheid beschikken.

Bij onze kustverdediging is de afstand tot het object, de in zee kruisende blokkade- of landingsvloot, een veel kleinere. Aanvallen bij dag moeten als uitgesloten worden beschouwd, tenzij die in vereeniging met zware schepen kunnen worden ondernomen; bij nacht daarentegen zal eene talrijke vloot van niet te groote booten, uit zooveel zeegaten tegelijk komende opdagen, door geene torpedobootjagers of -vernielers kunnen worden tegengehouden; hare aanwezigheid maakt ieder opont-

houd der vijandelijke vloot nabij onze kust tot eene zeer bedenkelijke operatie.

Als geschikt type van torpedoboot voor de Nederlandsche zeemacht komt ons de Oostenrijksche „Viper" voor van circa 110 ton waterverplaatsing, 45 M. lengte, 1800 p.k. en 26 mijl snelheid. Voor deze vaartuigen vindt men steeds op de begrooting 180,000 florijnen per boot voor romp en werktuigen uitgetrokken, zoodat wij meenen den totalen prijs, uitgerust voor zee, op $2^1/_2$ à $2^3/_4$ ton gouds per boot te mogen schatten.

Zijn voor de meer binnenwaartsche verdediging in de zeegaten en voor de Zuiderzee een klein aantal kleine torpedobooten, als het type C van het programma VAN DER WIJCK, voorhanden, dan verdient het o. i. geene aanbeveling nog booten van het type B in bedoeld programma, als onze tegenwoordige „Ardjoeno" en „Krakatau", aan te bouwen. Binnen het bedrag van f 8.520.000, in het programma voor den totalen aanschaffingsprijs der torpedovloot geraamd, kan op de hierboven aangegeven wijze een talrijker en o. i. krachtiger torpedo-vloot worden verkregen.

Een belangrijke factor in het organisatieplan wordt gevormd door een vijftiental beschermde kanonneerbooten, bewapend met geschut van hoogstens 7.5 cM. kaliber, met de bestemming in de zeegaten op te treden ter uitoefening van den veiligheidsdienst en teneinde den vijand te beletten, die gaten te betonnen, terwijl zij verder den werkkring kunnen vervullen, tot dusver aan de riviervaartuigen op de benedenrivieren — Merwede en Waal — toegedacht.

Als wij voor het oogenblik gemakshalve aannemen, dat een vijftal dezer kanonneerbooten, of andere vaartuigen tot dergelijk geldelijk bedrag, aangeschaft dienen te worden ter vervanging der bestaande vijf riviervaartuigen, zoo wordt het overige tiental, vertegenwoordigende eene waarde van 3.5 millioen, in het stelsel-VAN DER WIJCK bestemd tot het eerstgenoemde doel.

Aangezien nu vaartuigen, speciaal tot dit doel bestemd, in onze marine tot dusver niet bestonden en, voorzoover ons bekend, ook in den vreemde nergens zijn aangeschaft, en de genoemde soort van vaartuigen noch bij het optreden onzer zeemacht buiten de gaten, noch bij den voortgezetten aanval eener vijandelijke scheepsmacht binnen die gaten, noemenswaardige militaire diensten kan bewijzen, zoo behoort o. i. wel deugdelijk te worden overwogen, of het doen eener zoo belangrijke uitgave — immers gelijkstaande met den prijs van een pantserschip of een twaalftal torpedobooten — in overeenstemming zoude zijn met het uit den maatregel te trekken nut.

Met het verrichten van veiligheidsdienst in de zeegaten kan kwalijk iets anders bedoeld worden dan het waken tegen, en tijdig kennisgeven van de aanwezigheid van vijandelijke torpedobooten, die des nachts zouden trachten onze gaten binnen te dringen. Daargelaten, of vaartuigen van deze afmetingen, die even spoedig, zoo niet eerder, door de torpedoboot ontdekt worden, dan omgekeerd, wel de meest geschikte zijn voor dezen dienst;

en dat daartoe in de meeste gevallen over tal van andere reeds bestaande vaartuigen kan worden beschikt, als loodstransport-stoomers, sleepbooten en ook torpedobooten en stoomsloepen — komen bij de uitoefening van dezen dienst de eigenschappen van dit type, het vrij zware geschutkaliber van 7.5 cM., de bescherming door een pantserdek en de snelheid van 12 mijl niet tot hun recht.

Voor zoover het nuttig en noodig kan zijn gewapende vaartuigen des nachts te stationneeren, hetzij bij eene torpedo-versperring, om te verhinderen, dat deze opgeruimd wordt, hetzij tot het goed verlicht houden en met geschut bestrijken van een gedeelte van het vaarwater, waardoor aan vijandelijke torpedobooten de nadering tot een achterwaarts ten anker liggend eskader belet wordt, — de o. i. eenige afdoende wijze van bescherming tegen zulke aanvallen — voor dezen dienst behoeven evenmin zulke betrekkelijk kostbare vaartuigen te worden aangeschaft, maar zouden van ons groot aantal kanonneerbooten, die eerlang uit de vloot komen te vervallen, eenige tegen veel geringer kosten kunnen worden ingericht.

Thans blijft nog de aan deze vaartuigen toegedachte taak, het beletten dat de zeegaten door den vijand worden betond, te bespreken.

Dat bij deze werkzaamheid lichte vaartuigen moeten worden gebezigd, lijdt geen twijfel; dat echter tot hunne bestrijding juist lichte vaartuigen van onze zijde noodig zijn, schijnt geenszins bewezen. De vijandelijke vaartuigen, met het betonnen belast, kunnen door de zware schepen des vijands, die over goede kaarten beschikken, behoedzaam varende en het lood gebruikende, als het ware op den voet worden gevolgd.

Wordt intusschen een levendig artillerie-vuur op de geheele vijandelijke vloot gericht, dan kan — wij geven het gaarne toe — de altijd moeilijke manoeuvre van het oplooden en betonnen van het vaarwater zoodanig belemmerd worden, dat de vijand zich genoopt ziet van de poging af te zien. Dit artillerie-vuur kan echter o. i. even goed worden afgegeven door onze oorlogsschepen, waarvan aangenomen mag worden, dat zij zich, wanneer eene dergelijke operatie wordt ondernomen, binnen het zeegat bevinden, als door de lichtere kanonneerbooten. Bieden deze laatste een kleiner doel aan des vijands vuur, de eerste vormen een veel minder bewegelijk opstellingsvlak voor het geschut en kunnen dus op grooteren afstand hetzelfde effect bereiken.

Wat de bestemming van dit type als riviervaartuig betreft, het is duidelijk, dat het optreden op de benedenrivieren, wat zeewaardigheid aangaat, geheel andere eischen stelt dan dat in onze somtijds zoo woelige zeegaten — let wel, nabij de buitengronden, waar de manoeuvre van het betonnen een aanvang neemt en van het meeste belang is — zoodat er ongetwijfeld voordeel in moet gelegen zijn, voor de eerstgenoemde bestemming een afzonderlijk type te ontwerpen.

Op grond van het bovenstaande komt het ons raadzaam

voor, van de schepping van een dergelijk type van kanonneerboot geheel af te zien.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant" van 19 Maart 1899.

Onze defensie ter zee. — III. — Voor de verdediging der Zuiderzee worden in het besproken stelsel monitors (type B) aangewezen, waarvan de diepganggrens op 29 dM. gesteld is. Aangezien eene vrij krachtige bewapening in het ontwerp is opgenomen, o.a. een kanon van 21 cM., in eene gepantserde barbette, is het duidelijk, dat geen gewicht beschikbaar bleef voor krachtige machines, zoodat de proeftochtsnelheid slechts $9^1/_2$ mijl zoude kunnen bedragen.

Ten einde na te gaan, of het doelmatig kan worden geacht, voor dit doel een kleine 4 millioen te besteden aan drie vaartuigen. die door hunne geringe snelheid en zeewaardigheid voor andere doeleinden ongeschikt zijn, moeten wij de verdediging van de Zuiderzee eenigszins nader beschouwen.

Toegang tot de Zuiderzee bieden zoowel de Vlie- als de Texelsche gaten. Langs beide kunnen oorlogsschepen van betrekkelijk groot charter tot in het noordelijk deel der Zuiderzee doordringen. Verder zuidwaarts kunnen slechts weinig diepgaande vaartuigen doorvaren; in het zuidelijkste gedeelte, van waar uit tot bombardement van Amsterdam zoude kunnen worden overgegaan, is de diepte zóó beperkt, dat slechts enkele bestaande typen van oorlogsschepen dat gedeelte kunnen bereiken, en het dan ook met genoegzame zekerheid is vast te stellen, dat het fort Pampus voldoende, ja meer dan voldoende, berekend is om zulke indringers op onschadelijken afstand te houden.

Gevaar voor een aanval van de zeezijde op de stelling Amsterdam bestaat dus niet; hoogstens zouden de werken in het noordelijk gedeelte der stelling door geschutvuur van de zeezijde te lijden kunnen hebben; doch een dergelijke aanval heeft alleen dan eenigen zin, wanneer mede door eene in Noord-Holland gelande legermacht tegen het noordelijk front onzer reduitstelling werd geageerd.

Het grootste gevaar, dat voor ons belang in het meesterschap eener vijandelijke scheepsmacht op de Zuiderzee gelegen kan zijn, schijnt dan ook uitsluitend daarin te bestaan, dat een vijand, die reeds in het bezit onzer oostelijke provinciën is, van dien waterweg gebruik maakt, om troepen naar Noord-Holland over te brengen, tot het doen van een aanval van die zijde op de stelling Amsterdam. Met het oog op het korte af te leggen traject en den kalmen toestand dezer binnenzee kan deze overscheping hem weinig moeite kosten; voorzoover niet in de rivieren der oostelijke provinciën voldoende transportmateriaal tot zijne beschikking is gekomen, kan hij weinig diepgaande zeestoomschepen uit naburige zeehavens aanvoeren.

Hieruit zoude volgen, dat, als onzerzijds de verdediging der toegangen tot de Zuiderzee reeds opgegeven is, het nog van

overwegend belang kan zijn te beschikken over materieel, dat in staat is eene overscheping van troepen op eenigszins belangrijke schaal, zoomede den aanvoer van belegeringsgeschut en voorraden over zee te beletten; en aangezien de breede zuidelijke kom der Zuiderzee, waarop het in dit geval aankomt, een ruim water is, waarop men zich, mits met geringen diepgang, ook des nachts met snelheid kan verplaatsen, komt het ons voor, dat de vaartuigen, met de hier bedoelde taak belast, in de eerste plaats over eene betrekkelijk groote snelheid behooren te beschikken, terwijl hunne bewapening en bescherming slechts aan zeer bescheiden eischen behooren te voldoen.

Om het hier bedoelde troepentransport te steunen, beschikt onze oostelijke nabuur, behalve over geheel onbeschermde kruisers, over een elftal kanonneerbooten van 1100 ton waterverplaatsing, de in de jaren 1876 tot '81 van stapel geloopen „Wespe"-klasse, benevens over twee een paar jaar jongere exemplaren. Met hun gebrekkig beschermd ééne zwaar kanon, smeedijzeren gordelpantser van 203 mM., overigens lichte bewapening en weinige snelheid, kunnen deze vaartuigen, nu reeds 18 à 20 jaar oud, voor ons weinig te duchten zijn, wanneer wij daar vaartuigen van 15 mijl snelheid, een licht dekpantser en een kanon van 15 cM., benevens een aantal lichter geschut, tegenover kunnen stellen. Wordt dan ook bij onze buren niet met den bouw van soortgelijke, meer naar de eischen des tijds ingerichte vaartuigen voortgegaan, dan komt de aanbouw van langzame, maar zwaar bewapende monitors als de voorgestelde tot dit doel ons niet doelmatig voor.

Terloops zij aangeteekend, dat een type van snelle, met snelvuurgeschut bewapende, licht beschermde kanonneerboot, van ongeveer 25 dM. diepgang, als waarop hier wordt gedoeld, mits de afmetingen zoodanig worden gekozen, dat de vaarwegen binnendoor naar het Zuiden kunnen worden gepasseerd, tevens zeer bruikbaar kan worden geacht voor de taak, die in het organisatieplan voor de kanonneerbooten werd weggelegd op de benedenrivieren; wij voegen hieraan toe, om op het Haringvliet en Hollandsch Diep eventueel te waken tegen het overbrengen van troepen uit het zuiden naar Zuid-Holland.

Tot dusver werd hier, om tot de Zuiderzee terug te keeren, aangenomen, dat de vijand zich — zij het alleen langs het Vlie — den toegang tot de binnenzee verschaft heeft, waartoe hij met diepgaande schepen tot in de Middelgronden, omstreeks de breedte van Makkum, kan zijn doorgedrongen. Zien wij thans, welke moeilijkheden hem, alvorens dit punt bereikt is, kunnen zijn in den weg gelegd.

Daar de Vliegaten niet door vaste sterkten of torpedoversperringen verdedigd zijn, zal, als de vijand sterk genoeg is, om tegelijk die gaten en die van Texel te bedreigen, zoodat onze krachtige schepen verdeeld moeten worden over beide toegangen, het betonnen van het Stortemelk en daarna binnendringen tot de Vliereede hem niet op den duur door ons kunnen worden belet

Het verder doordringen in Vliestroom, Inschot en Zuid-Oostrak tot de Middelgronden, nauwe vaarwaters met sterke getijstroomen en begrensd door steile banken, waarvan het betonningsstelsel hem niet tot gids strekt — daarvoor kan en moet gezorgd zijn — is echter hoogst bezwaarlijk, vooral wanneer door hetgeen van onze scheepsmacht is overgebleven en door de kanonneerbooten, de werkzaamheden voor het oplooden en opnieuw betonnen krachtig worden tegengegaan, en de vijand des nachts door torpedobooten verontrust wordt.

Wij achten het hoogst onwaarschijnlijk, dat een vijand zich de offers, die een en ander hem onvermijdelijk zal moeten kosten, voor het te bereiken doel zal getroosten.

Bij de hier bedoelde verdedigingswijze kunnen onze meest diepgaande schepen steeds worden gebezigd, en, hoewel bij den hier omschreven strijd ontegenzeggelijk veel partij is te trekken van minder diepgaand materieel, komt eene zoodanige bestemming ons toch te eenzijdig voor, om daartoe materieel aan te bouwen, dat wegens den zoo beperkten diepgang aan eene geringe snelheid gebonden, en dus voor andere doeleinden ongeschikt is.

Intusschen schijnt het ons zaak, voor dit doel eenige der bestaande monitors en kanonneerbooten zoolang mogelijk in bruikbaren staat te houden; in de betrekkelijk kalme vaarwaters van het noordelijk deel der Zuiderzee treden hunne gebreken min of meer op den achtergrond.

Tegen hetgeen bij het organisatieplan wordt aangevoerd omtrent het optreden van riviervaartuigen, moeten wij eenige bedenking inbrengen.

Op grond, dat de volledige bescherming tegen het vuur uit veldgeschut, die men bij het ontwerp van het bestaande type „Isala" heeft nagestreefd, geleid heeft tot afmetingen, die, blijkens de practische ondervinding, de geschiktkeid tot bevaren der bovenrivieren (Maas, Lek, IJsel) in den weg staan, concludeerde de steller der memorie, dat het beter schijnt geene bepaalde oorlogsvaartuigen voor die rivieren aan te bouwen.

Wij merken hiertegen op, dat dezelfde redeneering, consequent doorgevoerd, zoude moeten leiden tot veroordeeling van nagenoeg alle scheepstypen, tot onze vloot behoorende, en in verschillende stelsels daarvoor ontworpen. Al deze soorten van oorlogsvaartuigen loopen in het gevecht de kwade kans — en geene geringe voorwaar! — van door vele projectielen getroffen te worden, die het scheepsboord binnendringen en min of meer verwoesting veroorzaken. Deze kwade kans moet ook door riviervaartuigen geloopen worden, en het is niet duidelijk, waarom dezelfde gedachtengang, die bij het ontwerp van een zeegaand oorlogsschip leidt tot bescherming alleen der vitale deelen tegen het geschutvuur — en dan nog menigmaal slechts in beperkte mate — niet eveneens bij den bouw van riviervaartuigen zoude worden gevolgd.

Het is ons onbekend, of de normale munitievoorraad, die het

veldgeschut bij verschillende legers pleegt te vergezellen, berekend is op het beschieten van lichte pantseringen, zooals wij die voor de beveiliging, zooveel mogelijk, de vitale deelen van riviervaartuigen benoodigd denken; ware dit niet het geval, dan zoude er reeds voordeel in gelegen zijn, dat het vijandelijk veldgeschut, met het oog op de aanwezigheid van zulke vaartuigen aan onze zijde, op die wijze uitgerust moest zijn; hetgeen zijn voorraad van tegen levende doelen en aarden verdedigingswerken bestemde projectielen moest verkleinen; maar in ieder geval zal de aanwezigheid van riviervaartuigen, tegen veldgeschut slechts op gebrekkige wijze, doch tegen infanterievuur voldoende beschermd, den vijand noodzaken, bij elke operatie, die gevaar loopt door zoodanige vaartuigen te worden bemoeielijkt, veldgeschut tot voorbereiding en dekking der operatie te doen aanwezig zijn; hetgeen in vele gevallen de snelheid van beweging zijner troepen niet weinig zal belemmeren.

Ook de verwachting, dat particuliere stoomvaartuigen, door tijdelijke middelen in hunne meest kwetsbare deelen tegen geweervuur beschermd, in de plaats kunnen treden van riviervaartuigen der marine, komt ons voor, tot teleurstelling te moeten leiden. Ten eerste, omdat de omstandigheden, waarin voor het optreden van gewapende vaartuigen op de bovenrivieren behoefte bestaat, zich vermoedelijk zullen voordoen zeer kort na het ontstaan van den oorlogstoestand, en geene zekerheid bestaat, dat de werkzaamheden tot het inrichten van particuliere vaartuigen tot dit doel dan tijdig beëindigd zullen zijn; voorts zullen speciaal voor dit militair doel te bouwen vaartuigen beter bewapend kunnen zijn, en, hoezeer ook in geringe mate, beter bescherming voor de opvarenden kunnen opleveren dan dit door tijdelijke voorzieningen bij de bedoelde particuliere vaartuigen mogelijk is; terwijl bij den bouw van zulke vaartuigen ook op manoeuvreervaardigheid kan worden gelet, een eisch, die voor vaartuigen tot transport van personen en goederen minder klemt. Eindelijk is een bezwaar bij het in dienst stellen van particuliere vaartuigen voor hunne militaire bestemming, dat het personeel der marine, waarmede zij worden bemand, niet met de voor dit personeel zeker ongewone omgeving, hulpmiddelen en werkkring vertrouwd kan zijn geraakt.

Op grond van dit alles, schijnt het van niet gering belang voor 's lands defensie, tot geleidelijke vervanging der „Isala's", die, ook wat hunne bewapening betreft, niet meer aan redelijke eischen voldoen, een korter en meer bestuurbaar type van riviervaartuig te ontwerpen; en bovendien, waar in den laatsten tijd, ten aanzien van de verdediging des lands, ook en vooral met het oog op de handhaving der neutraliteit, minder uitsluitend aan de verdedigingsliniën, en meer aan het optreden van het veldleger aandacht wordt geschonken, te trachten, het leger de hand te reiken door in studie te nemen het optreden van zeer kleine gewapende riviervaartuigen, ook op de Limburgsche Maas.

In het bovenstaande werd van eventueel in Nederland aanwezige schepen, bestemd voor de koloniën en den algemeenen dienst, niet gerept. Als regel moet worden aangenomen, dat deze schepen zich niet anders, dan tot het ondergaan van herstellingen, in deze gewesten zullen bevinden; dit neemt niet weg, dat zulke schepen, mochten zij tot den dienst gereed zijn of, alvorens de oorlog geëindigd is, beschikbaar worden, in de meeste gevallen bij de verdediging des lands belangrijke diensten zullen kunnen bewijzen.

Aan het slot onzer beschouwingen past de verklaring, dat wij ons hebben moeten onthouden van het noemen der aantallen van de verschillende typen van schepen en vaartuigen, die o. i. als minimum benoodigd zijn, en van het ten ruwe schatten der daaraan verbonden kosten van aanschaffing, omdat het hiermede ten nauwste samenhangende vraagstuk der organisatie van de vloot voor den dienst in de koloniën en in het buitenland, in deze regelen niet kon worden behandeld. Slechts stellen wij er prijs op, als onze meening uit te spreken, dat, waar het programma van de ruim 80½ millioen, de geldelijke waarde der geheele daarbij gedachte vloot vertegenwoordigende, ruim 44 millioen wenscht te besteden aan het gedeelte der vloot, speciaal met de verdediging van het rijk in Europa belast, zoodat voor de diensten buitenslands (toezicht op de Noordzeevisscherij inbegrepen) slechts ruim 36½ millioen overblijft, het, naar het ons voorkomt, niet voldoende rekening houdt met hetgeen ons land zich aan geldelijke offers tot het behoud der koloniën behoort te getroosten; zoodat het zaak is, zoo eenigszins mogelijk, de financieele eischen voor de defensievloot lager te stellen dan in genoemd programma werd berekend.

Wat het aan het organisatieplan verbonden programma van aanbouw betreft, dat voor de eerstvolgende elf jaren (met 1897 te beginnen) eene uitgave van vijf millioen per jaar voor nieuwen aanbouw in uitzicht stelde, de mogelijkheid, om van het bestaande defensiematerieel nog geruimen tijd partij te trekken, kan en moet o. i., zooals trouwens bij de begrootingen voor 1898 en '99 reeds geschiedde, vermindering van dat cijfer ten gevolge hebben.

Gaarne erkennen wij intusschen den aanbouw van zeewaardige torpedobooten, zooals reeds meermalen in dit blad werd betoogd, van de hoogste urgentie.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant" van 22 Febr. 1899.

De Marinebegrooting voor 1899. — Eene nabetrachting op hare behandeling in de Staten-Generaal. — (Ingezonden) —

I.

Het hoofdmoment der marinebegrooting voor 1899 waren de daarop voorkomende gelden tot het doen in aanbouw brengen van een schip voor den „Indischen en den algemeenen dienst" van gelijk type als waarvoor in 1898 bij suppletoire

begrooting, de gelden waren toegestaan, en sedert onder den naam van „Koningin Regentes" in aanbouw gebracht. Waar de behandeling dier begrooting eerst in het midden van den zomer had plaats gehad, en toen, bij „den zich zoo snel ontwikkelden en veranderden toestand in Oostelijk Azië", algemeen de noodzakelijkheid van verderen aanbouw met het oog op versterking van het eskader in Indië erkend was, zouden daartegen thans, waarschijnlijk wel geene bedenkingen zijn gerezen, hadden geene bijzondere omstandigheden zich voorgedaan. De gebeurtenissen van den Spaansch-Amerikaanschen oorlog deden echter haren invloed gelden en bij vele leden van de Tweede Kamer twijfel ontstaan of het ontwerp wel onveranderd mocht worden aangenomen, en of niet veeleer ingrijpende wijzigingen daarin noodig moesten worden geacht; een twijfel door verschillende organen van de pers gedeeld. De minister vond echter in de lessen van den oorlog geene aanleiding zijn ontwerp te wijzigen en meende er zich zelfs in de openbare zitting over te moeten beklagen, dat de deskundigen in de pers de publieke opinie in deze op een dwaalspoor hadden gebracht. Hij bleef dan ook zijn ontwerp — daargelaten eene kleine wijziging in het geschut van klein kaliber — onveranderd handhaven en met klem verdedigen. De minister volgde daarbij evenwel eene taktiek die ons minder aanbevelingswaardig voorkomt. Zich bij de schriftelijke gedachtenwisseling, met betrekking tot de tegen zijn ontwerp geopperde bedenkingen, bepalende tot het neerschrijven van eenige algemeenheden, overstelpt hij bij het mondeling debat de Kamer met een aantal bijzonderheden van technischen aard, waarvan het haar onmogelijk moest zijn zoo aanstonds de geheele portée te bevatten. De Kamer gaf zich onder de gegeven omstandigheden gewonnen. Of zij dit ook gedaan zou hebben bij een minder gevoelde behoefte aan nieuwen aanbouw en ware de politiek geheel buiten spel gebleven, mag echter met het oog op hare houding bij andere gelegenheden, ernstig betwijfeld worden. Zeker is het, dat, had de minister al de bijzonderheden, nu mondeling medegedeeld, bij de beantwoording van het Voorloopig Verslag schriftelijk gegeven, de Kamer de beteekenis er van beter zou hebben kunnen overwegen, terwijl de deskundigen in staat zouden zijn gesteld zich daarover te uiten. Hen zou dan zeker het verwijt niet hebben kunnen treffen, door onvoldoende bekendheid met verschillende omstandigheden, het publiek verkeerd te hebben ingelicht. [1])

Het komt ons dan ook dubbel wenschelijk voor eene korte nabetrachting op de behandeling der begrooting in de Staten-Generaal te houden, waartoe wij overigens meer in het bijzonder

---

1) Dat dit verwijt overigens gegrond zou zijn, kan allerminst worden toegegeven. De schrijver in de »Nieuwe Rotterdamsche Courant" door den minister bij zijn betoog met name genoemd, heeft dan ook sedert reeds op overtuigende wijze, in het blad van 22 Dec. jl. aangetoond, dat voor het door hem destijds geschrevene deugdelijke gronden aanwezig waren.

aanleiding vonden in hetgeen door den minister, bij het mondeling debat in de Tweede Kamer met betrekking tot het vastknoopen van de reconstructie der oorlogsvloot, aan het vaststellen van de zeemacht, in het midden werd gebracht.

De minister ving zijne aan dit onderwerp gewijde beschouwingen aan met te verklaren, dat hij het „volkomen begrijpelijk" achtte, dat van uit de Kamers, herhaaldelijk, aandrang werd vernomen naar eene vaste organisatie, ten einde daardoor een stelselloos aanbouwen te voorkomen. Hij meende echter, dat van zóódanige bezwaren tegen het totstandkomen eener organisatie gebleken was, dat het hem maar beter voorkwam van het leggen van een band tusschen deze en nieuwe aanvragen van materieel, en meer in het bijzonder van dat voor den algemeenen dienst — lees voor den dienst in Indië — af te zien. Daarmede wilde de minister evenwel niet gezegd hebben „dat er stelselloos aangebouwd moest worden.... verre van dien", maar daarvan was, naar hij beweerde, tot dusver, dan ook geen sprake geweest. De minister grondde dit zijn oordeel op het feit dat tot nu toe, bij reconstructie van de vloot, de gelden voor nieuwen aanbouw, door de Staten-Generaal, steeds werden toegestaan, losgemaakt van de daaraan door de Ministers van Marine vastgeknoopte organisatiën en beschouwingen, terwijl anderzijds deze, in verband met het tot stand gebrachte, het bewijs zouden leveren, dat tot dusver niet stelselloos aangebouwd werd. De vraag zij hier geoorloofd, of dit alles niet berust op eene geheel verkeerde opvatting van wat in de laatste jaren heeft plaats gehad? Wat toch is het geval geweest? Van de zijde der Staten-Generaal werd, toen de reconstructie der oorlogsvloot stond ondernomen te worden, en in klimmende mate naarmate die ter hand genomen werd, onder verwijzing naar de treurige gevolgen, die de marine en de schatkist in het verleden van een stelselloos handelen bij nieuwen aanbouw hadden ondervonden, de noodzakelijkheid betoogd van het doen vaststellen eener organisatie van de zeemacht, waarop de aanvragen voor nieuwen aanbouw dan zouden rusten. Eene noodzakelijkheid, die te meer klemde, waar bij het bepalen van de samenstelling der zeemacht rekening was te houden eenerzijds met de inzichten van den Minister van Koloniën en de Indische autoriteiten en anderzijds met die van den Minister van Oorlog. Tegelijkertijd werd er op gewezen dat, wilde eene dergelijke organisatie tot haar recht komen, zij in gemeen overleg tusschen regeering en Staten-Generaal moest worden tot stand gebracht, en voorts er nadruk op gelegd dat de behandeling eener jaarlijksche begrooting de gelegenheid daartoe niet aanbood. En wat werd nu van de zijde van het departement van marine ter zake gedaan?.... Juist datgene, waartegen met klem was opgekomen. Het ging voort op den weg tot nu toe steeds bewandeld, met aanvragen tot nieuwen aanbouw op de jaarlijksche begrootingen voor te dragen en te doen steunen op eene meer of minder volledig uiteengezette zienswijze van de op het oogenblik aan het hoofd van

het departement van marine staande ministers omtrent de taak der zeemacht. En waar zoo de opvolgende ministers zich ongeneigd betoonden omtrent het vaststellen eener organisatie met de vertegenwoordiging in overleg te treden, bleef deze, huiverende de verantwoordelijkheid te dragen voor het weigeren der gelden voor nieuwen aanbouw waar de behoefte daaraan zoo onmiskenbaar vaststond, niets te doen over dan elke aanvraag op zich zelf beoordeelende, de gelden toe te staan onder protest en met losmaking van de daaraan door de verschillende ministers van marine vastgeknoopte beschouwingen. Maar gaat het nu inderdaad aan daaruit af te leiden, dat tegen het tot stand brengen eener organisatie van zóódanige bezwaren gebleken is, dat men maar beter doet daarvan af te zien? En zoo men wil beweren, dat desniettemin in werkelijkheid niet stelselloos is aangebouwd, dan is het zeker niet voldoende er op te wijzen, dat elke minister zich een stelsel voor oogen stelde naar welks verwezenlijking hij streefde, als waarop het betoog van den minister neerkomt, maar had moeten worden aangetoond, dat de voordrachten van de verschillende ministers een gelijken grondslag hadden, m. a. w., dat bij het departement van marine vaste denkbeelden op dit gebied voorzaten. Men weet dat het tegendeel het geval is. Het kan echter zijn nut hebben het nog eens nader in het licht te stellen.

Toen in 1892 door den minister Jansen de reconstructie der oorlogsvloot met kracht werd ter hand genomen, ging hij daarbij uit van het gronddenkbeeld, dat de diensten door de zeemacht in Nederland en in Nederlandsch-Indië te bewijzen, niet principieel verschilden en dat met één materieel voor beide diensten kon — maar dan ook zuinigheidshalve moest — worden volstaan. De drie schepen van het type-„Kortenaer”, kleine pantserschepen, hadden daaraan hun ontstaan te danken. Zij werden tevens geschikt geacht al de verdere diensten van de zeemacht, voor zoover daarvoor schepen van betrekkelijk groote afmetingen gevorderd werden uit te voeren. Daarnaast werden geene andere noodig geoordeeld.

's Ministers opvolger Jhr. van der Wijck was van een tegenovergesteld gevoelen; hij achtte de diensten door de zeemacht in Nederland en in Nederlandsch-Indië te bewijzen, zoozeer uiteenloopend, dat met één type voor het ten uitvoer leggen van beide, binnen de voor onze marine te stellen afmetingen, niet kon worden volstaan. Voor Indië nam hij het kruiser-type aan, dat zich z. i. ook voor de overige hierboven in de laatste plaats bedoelde diensten het best eigende. Zes dergelijke schepen werden onder zijn bestuur in aanbouw gebracht. De „Kortenaers” werden uitsluitend voor de landsdefensie geschikt geoordeeld en bestemd. Nu moge het al geen twijfel lijden dat zij daarbij goede diensten zullen kunnen bewijzen, zoo staat het toch niet vast dat men dit type daartoe ook gekozen zou hebben, wanneer men bij het ontwerpen uitsluitend was te rade gegaan met de diensten bij de landsverdediging te bewijzen; en zeker is het

dat, ware dat al het geval geweest, de schepen minder kostbaar of bij gelijke kosten, krachtiger hadden kunnen zijn. Bovendien mag de vraag gedaan, of het bezit van die, mede met het oog op den buitenlandschen dienst ontworpen schepen, er niet toe heeft bijgedragen om, bij het ontwikkelen van plannen voor de reconstructie der vloot, het denkbeeld aan een actief optreden op de kust, meer dan gewenscht, op den voorgrond te doen treden.

Na het aftreden van den minister VAN DER WIJCK trad het denkbeeld aan het daarstellen van één materieel, gelijkelijk voor Nederland en voor Indië bestemd, andermaal op den voorgrond. De minister RÖELL gaf er echter een eenigszins anderen vorm aan. De schepen zouden volgens zijn voorstellen worden ontworpen, met het oog op den algemeenen dienst — lees voor Indië — doch, wat bewapening als anderszins betreft, zoodanig zijn ingericht dat daarvan eventueel ook bij de landsverdediging partij zou zijn te trekken. Men ziet het, zooveel ministers, zoovele inzichten!

De oorzaak daarvan moet worden gezocht in hunne verschillende opvattingen omtrent de taak der zeemacht in Indië in oorlogstijd. Waar daaromtrent niets vaststond, was voor elke meening plaats.

De minister JANSEN dacht zich die als eene kustverdediging van Java, de minister VAN DER WIJCK had daarentegen het oog gericht op een actief optreden in den Archipel, los van elken band met de kustverdediging; terwijl de minister RÖELL zich voorstander betoonde van eenen werkkring der zeemacht, die gezegd kan worden het midden te houden tusschen die daaraan door de beide eerstgenoemde ministers toegedacht, zij het ook met overhelling naar dien van den minister VAN DER WIJCK. Naast kruisers, meer in het bijzonder voor een actief optreden bestemd, achtte hij het noodig over enkele krachtigere schepen te kunnen beschikken, wier hoofdbestemming in oorlogstijd zoude zijn, het bewaken en verdedigen der toegangen tot Soerabaija. Ten einde er echter, omstandigheden dienende, ook gebruik van te maken tot een meer actief optreden, werd hun een ruimere werkkring toegekend dan de „Kortenaer's" bezitten, waarmede zij overigens in type overeenstemmen.

Intusschen werd van de zijde van Koloniën het geheele vraagstuk van de verdediging der Indische bezittingen tegen een Europeeschen vijand ter hand genomen. Aanvankelijk aan de orde gekomen naar aanleiding van eene gedachtenwisseling tusschen de regeering en de Staten-Generaal en meer in het bijzonder de Eerste Kamer, over de beteekenis van het koninklijk besluit van 27 Juli 1896 (Stbl. 141) strekkende tot het verkrijgen van eene betere verdeeling van kosten over de Staats- en Indische begrooting voor de in Nederlandsch-Indië te onderhouden scheepsmacht, waarin eene rubriek was opgenomen, luidende: „oorlogsbodems, bestemd tot verdediging van havens of reeden", deden de veranderde en onzekere toestanden in het

Oosten het vraagstuk meer in het bijzonder op den voorgrond treden en er zijne beteekenis aan geven. Mocht het tot dusver niet in bijzonderheden zijn uitgewerkt en te dien aanzien nog op veel onvolledigs, ja zelfs op onderlinge tegenspraak zijn te wijzen — en men bleef niet in gebreke dit bij de behandeling, zoowel van de Indische als van de marine-begrooting, in de Staten-Generaal in den breede aan te toonen — zoo kunnen toch de grondslagen daarvan thans geacht worden vast te staan. Uit verschillende uitlatingen van den minister van koloniën CREMER blijkt te dien aanzien duidelijk:

1e. dat op den voorgrond zal staan, men de kracht meer zal zoeken in de levende strijdkrachten dan in de doode weermiddelen;

2e. dat er niet aan gedacht wordt de strijdmiddelen, zoo leger als vloot, in te richten met het oog op een aanval die eene dadelijke verovering, meer in het bijzonder van Java, beoogt;

3e. dat mocht, onverhoopt, zulk een geval zich voordoen, meer verwachting is te koesteren van een strijdvaardig leger, zooals wij dit in Indië steeds moeten kunnen onderhouden, dan van eene vloot, die, hoezeer ook zoo krachtig gemaakt als onze middelen dit slechts eenigszins veroorloven, toch immer „slechts een bescheiden vertooning zou kunnen maken tegenover de kolossen, die men ons zou tegenoverstellen";

4e. dat daarentegen, voor het tegengaan van kleine ondernemingen, meer waarde moet worden gehecht aan de aanwezigheid van een betrekkelijk krachtig, tot actief optreden in den archipel geschikt eskader, dat aan „kostbare defensiewerken aan den wal, op plaatsen die door den aanvaller steeds gemakkelijk zijn te vermijden" en er slechts toe zouden kunnen leiden „de vloot te zeer aan bepaalde punten te binden"; en eindelijk

5e. dat Soerabaija tot eene versterkte refugehaven, basis der scheepsmacht, zal worden ingericht.

Zoude het, in dit licht beschouwd, nu wel te veel gewaagd zijn aan te nemen dat, had men, alvorens met den bouw van materieel voor Indië aan te vangen, er naar gestreefd om met het departement van koloniën tot overeenstemming te komen omtrent de taak der zeemacht bij de verdediging der bezittingen tegen een buitenlandschen vijand — hetgeen voor het tot stand brengen eener organisatie een eerst vereischte zou zijn geweest — men er nimmer toe zou zijn gekomen daarvoor kleine pantserschepen te bestemmen, die, ook al geeft men er een ruimeren werkkring aan, toch immer tot het type kustverdedigingsvaartuigen blijven behooren, en zulks reeds alleen omdat zij den belangrijksten factor voor een actief optreden, snelheid, missen? In elk geval zal het voorafgaande voldoende zijn om te doen uitkomen, dat, mogen wij ons er al in verheugen, dat dank zij de daarvoor gebrachte offers, het materieel der zeemacht „in de laatste jaren zeer in strijdwaarde is vooruitgegaan", zoodat wij

weldra over elf, of de „Koningin Wilhelmina" uit een vorig tijdperk medegerekend, over twaalf flinke schepen „van modern type" zullen kunnen beschikken — terwijl een zestal jaren geleden in het openbaar, in 's lands vergaderzaal, kon worden geconstateerd dat Nederland geen enkel schip meer bezat dat aan de matigst gestelde eischen van den tijd beantwoordde — er toch allerminst reden bestaat voor de bewering dat de nadeelige gevolgen van het ontbreken eener organisatie zich bij de aanschaffing van het nieuwe materieel niet zouden hebben doen gevoelen.

Eene andere vraag is het en deze werd meer in het bijzonder dan ook in de Tweede Kamer ter sprake gebracht, of, ware door den minister van marine aan het van de zijde der vertegenwoordiging geuite verlangen ter zake eener organisatie gevolg gegeven, er kans zou zijn geweest deze ook inderdaad zou zijn tot stand gekomen? Men zal, naar het ons voorkomt, bij het geven van een antwoord op die vraag hebben te onderscheiden. Vat men haar op in dien zin dat de indiening van de betreffende voorstellen uitsluitend zoude komen voor rekening en verantwoordelijkheid van den minister van marine, dan zou er zeker grond bestaan met den heer SERET, die zeide zijne „Pappenheimers" in deze goed te kennen, te meenen dat „al kwam een minister van marine met het schoonste organisatieplan ter wereld, het toch nimmer het Staatsblad zou bereiken". De zaak zou echter, naar onze overtuiging, een geheel ander karakter erlangen wanneer — zooals het behoorde te zijn — de *regeering* in haar geheel er de verantwoordelijkheid voor op zich nam, en er zich voor in de bres stelde. De Staten-Generaal zouden zich dan waarschijnlijk nog wel eens tweemaal bedenken voor zij de verantwoordelijkheid voor het niet in behandeling nemen of het verwerpen op zich namen. Het mag met het oog daarop zeker als een verblijdend teeken worden beschouwd, dat in den laatsten tijd uit de beide takken der volksvertegenwoordiging stemmen zijn opgegaan om er de regeering aan te herinneren dat zij in haar geheel de verantwoording heeft te dragen voor het, zoowel voor Nederland als voor Indië aan te nemen verdedigingsstelsel en voor de daarvoor gevorderde middelen. Met betrekking tot het onderwerp dat ons bezighoudt, deed dit ten vorigen jare, meer in het bijzonder, de heer FRANSEN VAN DE PUTTE in de Eerste Kamer, toen hij, bij de behandeling der suppletoire marine-begrooting, waarop de gelden voorkwamen voor het doen in aanbouw brengen van het door den minister RÖELL voorgestelde pantserschip, er met het oog op „het gewicht der tijden" met klem op wees dat „de maritieme verdediging van Nederlandsch-Indië niet is de zaak alleen van de ministers van marine en van koloniën, maar van de geheele regeering en vooral van hem, die de politieke leiding van het Kabinet op zich genomen heeft"; en hoe hare bemoeiing in deze zich ook had uit te strekken tot de keuze van het materieel wat de hoofdtrekken betreft; — het gold toen de vraag kruisers of

pantserschepen voor de samenstelling van de scheepsmacht aldaar.

Februari 1899. GUYOT.

II. (Slot).

Wanneer wij thans meer in het bijzonder gaan bespreken wat de minister, bij de mondelinge beraadslagingen in de Tweede Kamer, ter verdediging van het door hem voorgestelde type van schip en het ongewijzigd handhaven daarvan in het midden bracht, dan kan het niet overbodig worden geacht vooraf er aan te herinneren dat deze schepensoort haar ontstaan te danken heeft aan den wensch om in Indië over enkele krachtiger schepen te kunnen beschikken dan de kruisers van het type „Holland". Neemt men toch kennis van de gedachtenwisseling die ter zake, zoo in het vorig jaar alsook nu weder gehouden werd, dan verkrijgt men dikwerf den indruk alsof men weder voor het vraagstuk stond, wat in het algemeen voor Indië de voorkeur verdient, pantserschepen of kruisers, eene quaestie, waaromtrent reeds bij vorige gelegenheden ten voordeele der kruisers werd beslist, en met het oog waarop dan ook reeds zes van die schepen werden aangebouwd.

Toen de minister RÖELL in den afgeloopen zomer voor het aangegeven doel het type pantserschip meende te moeten aannemen, was men ten opzichte van het vraagstuk der verdediging van Indië nog niet tot eene beslissing gekomen, en dacht die minister — zooals reeds werd opgemerkt — aan deze schepen tot hoofdbestemming te geven: het bewaken en helpen verdedigen der toegangen tot Soerabaija, terwijl de kruisers meer in het bijzonder voor een actief optreden in den Archipel zouden bestemd blijven. Sedert kunnen echter de grondbeginselen waarvan bij de verdediging van Indië zal worden uitgegaan, geacht worden te zijn vastgesteld en is de toestand daardoor veranderd.

Aan de zeemacht wordt een uitsluitend actieve taak toegedacht, zij zal zich in haar geheel, los van elken band met de plaatselijke verdediging, in den Archipel moeten kunnen bewegen. Maar daarvan moet dan ook, naar onze meening, het noodwendig gevolg zijn — en ook hierop wezen wij reeds — daarvoor geen andere schepen dan die van het kruisertype aan te wijzen. Immers voor een actief optreden treedt in den tegenwoordigen tijd groote snelheid als een der belangrijkste factoren op den voorgrond, en deze laat zich, bij de afmetingen waaraan men voor onze schepen gebonden is, niet vereenigen met de eischen van bewapening en bescherming van het pantserschip.

Het behoeft overigens wel geen betoog, dat van een te zamen optreden van schepen met zoo uiteenloopende snelheden als die van het pantserschip waarvan hier sprake is en van de kruisers van het type „Holland", te weten 16 en 20 mijlen, geene goede uitkomsten te verwachten zijn, daargelaten nog dat bij minder

gunstige omstandigheden van zee en wind de kruisers hunne snelheid aanmerkelijk langer zullen kunnen behouden dan de pantserschepen. Deze zouden een blok aan het been van de kruisers worden, waartoe de geringere kolenberging nog het hare zou bijdragen.

Dit nu kan niet weggeredeneerd worden door 's ministers betoog, dat in den regel, ter wille van een zuinig kolenverbruik als anderszins, van een mindere snelheid gebruik zal worden gemaakt. Niet daarin ligt het zwaartepunt, maar wel in het feit dat het noodig kan zijn die grootere snelheden aan te wenden. En die gevallen zullen zich voor onze schepen, met het oog op hunne bestemming, menigmaal kunnen voordoen. Het te kort schieten in snelheid was dan ook een der grootste grieven die, al dadelijk, zoo in als buiten het parlement, tegen het door den minister voorgestelde schip in het midden werden gebracht, en verscheidene leden van de Tweede Kamer verklaarden ook nu bij de behandeling der begrooting, dat, zoo zij al onder de bestaande omstandigheden, hunne stem aan het schip niet zouden onthouden, zij toch aan gepantserde kruisers de voorkeur hadden gegeven. Voor het feit dat de minister ook, bij de voor de verdediging van Indië aangenomen beginselen, het type pantserschip blijft voorstaan, kan moeielijk een andere verklaring gegeven worden, dan dat voorliefde voor het eenmaal opgevatte denkbeeld, dat de schepen tevens voor de landsverdediging zouden moeten kunnen dienen, er hem toe gebracht heeft de beteekenis van die schepen te overschatten. Van die overschatting toch draagt zijne geheele verdediging, zoowel bij de behandeling der suppletoire begrooting als thans, de duidelijkste blijken. Steeds worden zij, geheel ten onrechte, het zal zoo aanstonds blijken, op ééne lijn gesteld met de „battleships", de strijders der groote mogendheden, en bij voorkeur worden de gronden der verdediging ontleend aan hetgeen elders met betrekking tot die schepen werd in het midden gebracht. Zoo beroept de minister zich op eene uitspraak van den bekenden Amerikaanschen schrijver Captain Mahan, dat: „in battleships great speed is distinctly secondary to offensive power and coal endurance", en op eene rede van den Franschen admiraal Humann, waarin deze vlootvoogd zeide dat in eene „action navale, le dernier mot appartient au canon", om te betoogen dat voor pantserschepen als het voorgestelde, snelheid geen overwegende factor is, dat men zich tevreden kan stellen met de snelheden die met de overige eischen — waaronder in 's ministers gedachtengang in hoofdzaak te verstaan: het voeren van zwaar geschut en het bezit van een pantsergordel op de waterlijn — vereenigbaar zijn. Nu moet echter al dadelijk worden geconstateerd dat, waar de snelheid van ons schip 16 mijlen bedraagt, die voor de strijders der groote mogendheden tegenwoordig op 18 mijlen gesteld kan worden. Afgescheiden daarvan springt in het oog, dat de factor snelheid eene geheel andere beteekenis heeft voor laatstbedoelde schepen, die worden ont-

worpen met het doel deel uit te maken der vloten, die elkand
de heerschappij ter zee hebben te betwisten, dan voor schep
wier bestemming het zal zijn vijandelijke indringers buiten d
Indischen Archipel te houden en kleine ondernemingen in di
Archipel tegen te gaan. Maar bovendien is het er verre van
dat algemeen wordt toegegeven dat snelheid voor de slagschep
zulk een betrekkelijk min beteekenende factor is als de minist
het zou willen laten voorkomen. Teekenend is in dit opzic
hoe Amerika, dat, zoolang het er slechts op bedacht was e
verdedigende stelling in te nemen en zijne vloot op eene ku
verdediging in te richten, zich voor zijne slagschepen met e
snelheid van 16 mijlen, overeenkomende met die voor on
schepen, tevreden stelde, doch deze thans voor de nieuwere,
zij eene meer actieve politiek beoogt, op $18^1/_2$ mijl heeft gebrac
en wel met de uitdrukkelijke bepaling dat, bij inschrijving,
schepen zullen worden gegund aan hem, die daaraan de groots
snelheid en kolenberging zal weten te verzekeren.

Ook in een ander opzicht nog onderscheiden de strijde
der groote mogendheden zich echter van de kleine pants
schepen. Bepaalt de bewapening van laatstgenoemden zich
hoofdzaak, het geschut van klein kaliber buiten beschouwi
latende, tot het zware geschut, de eerstbedoelde strijders voer
bovendien eene krachtige, goed opgestelde en goed bescherm
batterij van snelvurend geschut van middelbaar kaliber, die m
die der grootere kruisers niet alleen kan wedijveren, doch de
in vele opzichten overtreft. Bedenkt men nu dat, zoo iets
dit gebied vaststaat, het wel dit is, dat aan de uitwerking v
het snelvurend geschut van middelbaar kaliber, in den stri
tusschen hedendaagsche oorlogsschepen met hunne groote onb
schermde oppervlakten, eene zeer groote, voor kruisers ove
wegende waarde moet worden toegekend — eene commissi
door den Amerikaanschen admiraal SAMPSON, na den slag v
Santiago benoemd, was van oordeel dat die waarde niet k
worden overschat — dan springt het verschil van het voorg
stelde schip met de „battleships" der groote mogendheden eer
recht duidelijk in het oog. Het verklaart zich dan tevens d
de voornaamste bedenkingen, die bij de behandeling der begro
ting tegen het schip werden ingebracht, aan die leemte on
leend waren; te meer, waar, bij hun optreden in Indië jui
de strijd tegen kruisers op den voorgrond zal treden. Op ve
meerdering van het snelvurend geschut van middelbaar kalibe
gepaard aan eene betere opstelling daarvan, tegenover vermi
dering van het zware geschut, werd met betrekking tot h
voorgestelde schip van alle zijden aangedrongen. Wat de b
scherming betreft, deed men in het bijzonder nog uitkomen, d
men daarbij niet zoozeer, althans niet uitsluitend dacht aan een
bescherming tegen pantser doorborende projectielen, dan we
zooals de heer VERHEY het in de Tweede Kamer uitdrukt
„tegen de scherven der granaten en de stukken die van de
bovenbouw afvliegen". De minister heeft echter gemeend daaraa

niet te kunnen voldoen, en, laat ons er dadelijk bijvoegen, van zijn standpunt terecht. Het schip zou daardoor zijn karakter van kustverdedigingsvaartuig verloren hebben, en voor zijne bestemming voor de landsverdediging ongeschikt zijn geworden. Zoolang men blijft vasthouden aan het denkbeeld, dat de schepen gelijkelijk voor Nederland en voor Indië moeten dienen, kan van het zware geschut en de pantsering niets worden opgeofferd, en zou men, ten einde aan het geuite verlangen te voldoen, in eene zoodanige vergrooting der afmetingen moeten vervallen, dat daaraan voor onze zeemacht niet kan worden gedacht. Maar daarmede is dan ook, naar onze meening, de veroordeeling van dat denkbeeld uitgesproken, en had dat er toe moeten leiden daarvan terug te komen. Het vraagstuk zou dan een geheel ander karakter gekregen hebben, het zoude eenvoudig de vraag geworden zijn een schip te ontwerpen met het oog op het in den aanvang van dit deel onzer beschouwingen geformuleerde doel. Men zou de daarvoor te stellen eischen wellicht als volgt kunnen samenvatten: een diepgang blijvende beneden de 60 dM.; eene snelheid en eene kolenberging, veroorlovende te zamen met de kruisers „Holland" in den Indischen Archipel op te treden; eene krachtige, in den zin als boven aangegeven, goed beschermde, batterij van snelvurend geschut van middelbaar kaliber als hoofdbewapening, met toevoeging van een of twee kanonnen van zwaarder kaliber, stel van 19 cM. à 20 cM. Een zwaarder kaliber komt voor de in Indië te bewijzen diensten niet noodig voor, waar van de in den laatsten tijd gebouwde kruisers, die voor den dienst in de overzeesche gewesten in aanmerking komen, slechts die van zeer groote, om niet te zeggen de allergrootste afmetingen, zwaarder geschut, kanonnen van 23 cM. en 24 cM. veelal, in hunne bewapening opnemen, terwijl nagenoeg zonder uitzondering die van middelbare en kleinere afmetingen, en zelfs vele der grootere, bewapend zijn, hetzij uitsluitend met geschut van middelbaar kaliber, dan wel met toevoeging van enkele zwaardere kanonnen van 19 cM. à 20 cM. Zoo voert van de in de laatste plaats bedoelde kruisers de Engelsche „Europa"-klasse van 11.000 ton waterverplaatsing, uitsluitend geschut van middelbaar kaliber, en wel 16 kanonnen van 15 cM., en de nog in aanbouw zijnde van de „Argonaut"-klasse, van gelijke afmetingen, 4 kanonnen van 20 cM., bij 12 van 15 cM.; de Fransche „Condé"-klasse van 10,000 ton, naast 8 kanonnen van 16 cM. en 6 van 10 cM., 2 van 19 cM.; de Russische „Rossia's", 10,000 à 12,000 ton waterverplaatsing, 4 kanonnen van 20 cM. boven 16 van 15 cM. En teekenend is het zeker ook weder dat, terwijl de Amerikaansche „Brooklyn" van 9271 ton waterverplaatsing, bewapend is met 8 kanonnen van 20 cM. en 12 kanonnen van 12.7 cM., de volgens het nieuwe programma in aanbouw gebrachte kruisers van 12,000 ton waterverplaatsing slechts zullen voeren 4 kanonnen van 20 cM. naast 12 van 15 cM.

Met betrekking tot den diepgang hebben wij gemeend 60

dM. als uiterste grens te kunnen aannemen, waar de minister deze op 57 dM. gesteld heeft, aangezien deze schepen toch altijd slechts enkele uren van het etmaal het Ooster-vaarwater van Soerabaija in en uit kunnen varen, oordeelden wij daartegen geen overwegend bezwaar te bestaan, al geven wij dadelijk toe dat elke decimeter, die het mogelijk zal zijn het schip minder diep te doen treden, als een voordeel moet worden aangemerkt.

Dat schepen aan de gestelde eischen beantwoordende te bouwen zijn, daarvoor staat ons borg hetgeen op dit gebied reeds is tot stand gebracht. Wanneer wij elders (zie onze Marine-studiën 2e gedeelte blz. 89/90) om dit aan te toonen eenige schepen noemden, dan wilden wij daarmede natuurlijk niet zeggen, dat men uit die opgave slechts eene keuze had te doen, zooals de minister het bij de beraadslagingen in de Tweede Kamer deed voorkomen, doch meenden wij dat waar de mogelijkheid gebleken was, eenerzijds schepen te bouwen als de Oostenrijksche gepantserde kruiser „Kaiser Karel VI", met een diepgang van 62 dM. (gemiddeld), eene bewapening met 2 kanonnen van 24 cM., opgesteld in eenen gepantserden toren van 23 cM., en 8 kanonnen van 15 cM., een pantsergordel op de waterlijn van 23 cM., en een beschermend dek van 38 cM., alles van HARVEY staal, bij eene snelheid van 20 mijlen; en anderzijds als de Chileensche beschermde kruiser „Blanco Encalada" met ruim $22^1/_2$ mijl snelheid, een „actions-radius" van 10.000 mijlen, d. i. 4000 mijlen meer dan die van onze schepen, eene bewapening met 2 kanonnen van 20 cM. en 10 van 15 cM., beschermd door 15.2 cM., en een beschermend dek van 10 cM., alles van staal bij een diepgang achter van 58 dM., dan wel als de Japansche „Kasagi" met een diepgang van slechts 53 dM. à 54 dM. (gemiddeld) en met, volgens den Oostenrijkschen almanak ruim $22^1/_2$ mijl, of volgens de Engelsche opgaven 24 mijlen snelheid bij een „actions-radius" gelijk aan die van het schip dat ons bezig houdt; een beschermend dek van 11.5 cM. en bewapend met 2 kanonnen van 20 cM. en 10 van 12 cM., beschermd door 11.5 cM. HARVEY-staal, daaruit met grond te mogen afleiden dat een kruiser aan de hiervoren gestelde eischen beantwoordende, zonder groot bezwaar is te bouwen. Evenwel de Staten-Generaal hebben het geld voor het door den minister gevraagd schip toegestaan en aan twee schepen van dit type, thans in aanbouw gebracht of te brengen, zal eene plaats onder het materieel onzer vloot zijn aan te wijzen.

Ofschoon, zooals in den aanvang geconstateerd werd, de minister de reconstructie van het materieel der vloot niet wenscht vast te knoopen aan eene organisatie der zeemacht, zoo is hij toch, blijkens de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag van de Tweede Kamer, van oordeel dat, wanneer geld zal worden aangevraagd voor het aanschaffen van materieel voor de landsdefensie, waartoe de minister zich voorstelt op de begrooting van 1900 over te gaan, „kennisname door de Staten-Generaal van het geheele plan van aanbouw noodig (zal) zijn

om zich rekenschap te kunnen geven van de nog voor nieuwen aanbouw benoodigde gelden" en — zoo voegen wij er aan toe — van den tijd, die bij de gevolgde wijze van werken, voor de geheele gereedkoming nog noodig zal zijn. Aan het ontwerpen van een dergelijk plan van aanbouw, moet het opmaken van de samenstelling en de sterkte der zeemacht voorafgaan. Waar het er daarvoor in de eerste plaats op aankomt de eischen, waaraan de verschillende categorieën van materieel hebben te voldoen, juist en duidelijk te omschrijven, kunnen wij, met het oog op het voorafgaande, slechts de hoop uitspreken dat men daarbij geheel onbevangen te werk ga, enkel en alleen rekening houdende met de te bewijzen diensten. Eerst toch nadat dit is geschied, kan met vrucht worden overwogen of en in hoe ver het mogelijk zal zijn, zonder te groote opofferingen, de voor verschillende diensten gestelde eischen in één materieel te vereenigen en aan het reeds aanwezige materieel zijne plaats in de vloot aan te wijzen.

Wat de te bewijzen diensten aangaat, zoo zullen deze, wat Nederlandsch-Indië betreft, natuurlijk gegrond moeten zijn op de ten opzichte van de verdediging in het algemeen aangenomen grondbeginselen. Voor Nederland zullen zij, de landsverdediging betreffende en meer in het bijzonder den steun de landmacht bij het verdedigen der toegangen uit zee te verleenen, in overleg met het departement van oorlog zijn te bepalen. Van een en ander zal dan bij de voorstellen behooren te blijken.

Niet minder is het te hopen dat de minister, bij het indienen van het plan van aanbouw en daarop berustende aanvraag voor nieuwen aanbouw, rekening zal houden met het zoo herhaald en van verschillende zijden uitgesproken verlangen dat — zooals de heer Goekoop het bij de jongste debatten in de Tweede Kamer formuleerde — dit de Kamer zoo tijdig bereike, dat het haar mogelijk zal zijn dit kalm en met de noodige ruimte van tijd te kunnen onderzoeken en overwegen, m. a. w. dat dit de Kamer niet bereike met een ontwerp tot vaststelling van een hoofdstuk der Staatsbegrooting, waarbij gelden ten behoeve van materieel voor de landsdefensie worden aangevraagd.

Wordt op de aangegeven wijze gehandeld, dan zal het mogelijk zijn dat omtrent de belangrijkste factoren eener organisatie der zeemacht overeenstemming wordt verkregen tusschen de regeering en de Staten-Generaal en daarmede, naar onze overtuiging, tevens de eerste stap zijn gedaan tot het tot stand komen van die organisatie zelf. Het kan toch niet anders of de noodzakelijkheid daarvoor zal zich dan in klimmende mate doen gevoelen, zoowel bij het departement van marine als bij de Staten-Generaal. Bij het departement van marine, al ware het slechts omdat het er prijs op moet stellen het instand houden van het eenmaal tot stand gebrachte materieel niet opnieuw afhankelijk gesteld te zien van de inzichten van eene wisselvallige meerderheid in de Staten-Generaal, waarvan de nadeelen zoo menigmaal, en nog kort geleden opnieuw in zoo ruime mate

ondervonden zijn. En voor de Staten-Generaal, omdat zij er door op vaster bodem zouden staan bij de beoordeeling der aanvragen van de regeering en er een einde door zou zijn gemaakt aan de onverkwikkelijke debatten ter zake het materieel der zeemacht thans periodiek gevoerd. Het is bovendien niet denkbaar dat men eindelijk niet zal gaan inzien dat in het bezit eener deugdelijke organisatie de eenige waarborg gelegen is dat de voor de zeemacht te brengen offers evenredige vruchten zullen kunnen dragen. Zij toch zal het mogelijk maken een vasten grondslag te leggen, eenerzijds voor het jaarlijks te besteden bedrag aan nieuwen aanbouw voor de vloot, voor de inrichting der marine-etablissementen en de te onderhouden magazijnsvoorraden; anderzijds voor de samenstelling en de sterkte van het personeel in al zijn bestanddeelen — vrijwilligers, militie en reserve —; en eindelijk om de activiteit te regelen, zoodat het onmisbare verband worde gelegd tusschen het personeel en in dienst te houden materieel, opdat de zekerheid worde erlangd de vloot ten allen tijde goed te kunnen bemannen, het eerste vereischte om van haar, onder alle omstandigheden, goede diensten te kunnen erlangen.

Februari 1899. GUYOT.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant", van 16 Maart 1899.

De opleiding der matrozen tot scheepsonderofficieren en der jongens tot lichtmatrozen bij de Kon. Ned. Marine. — (Ingezonden). — Werd reeds meermalen in de vakbladen door verschillende schrijvers op de veranderingen gewezen in den werkkring van de scheepsonderofficieren en matrozen onzer marine, ontstaan bij de invoering van het nieuwe materieel, van niet minder actueel belang mag de vraag genoemd worden, welke wijzigingen in de bestaande opleiding van deze categorie van schepelingen gebracht zouden moeten worden om haar met de veranderde toestanden verband te doen houden.

De invoering der thans gevolgde opleiding dateert van 1894, toen, onder het materieel voor algemeenen dienst en politietoezicht op de visscherij nog 6 fregatten, type „Atjeh", 2 korvetten, 3 schoeners en 1 gaffelschoener, en, onder dat van de Indische Militaire Marine, nog 12 flottieljevaartuigen en 3 opnemingsvaartuigen gevonden werden, van zeiltuig voorzien.

Ofschoon reeds toen te voorspellen was, dat binnen eenige jaren dit oude en verouderde materieel door nieuw vervangen zou zijn, waarop geen zeiltuig meer voor zou komen, kon men, met het oog op het bestaande materieel, het onderricht in tuig en zeilen nog niet doen vervallen.

Intusschen is, ten gevolge van het gereed komen van het nieuwe materieel en het ontnemen van het zeiltuig aan Hr. Ms. schoener „Zeehond" en aan de flottieljevaartuigen der Indische Militaire Marine, sedert 1894 het gebruik der zeilen belangrijk afgenomen en tot een minimum teruggebracht.

Terwijl, buiten de tochten van 't instructieschip „Nautilus" en de zomerkruistochten van Hr. Ms. „Argus" in de Noordzee, in 1895 nog 3 uitreizen en 2 tehuisreizen rond de Kaap naar Indië en terug, en 2 uitreizen en tehuisreizen naar West-Indië en terug gemaakt werden, waarbij van het zeiltuig partij getrokken werd, werden in 1896 slechts 2 uitreizen rond de Kaap naar Oost-Indië, in 1897 slechts één tehuisreis rond de Kaap uit Oost-Indië, en in 1898 één tehuis- en uitreis naar West-Indië en terug gemaakt, waarbij zulks het geval was. De overige reizen door de Nederlandsche oorlogsschepen in die jaren ondernomen, waren stoomreizen.

Aangezien over een drietal jaren de kruisers, type „Atjeh", en de voor den algemeenen dienst bestemde schoeners, met uitzondering van de „Sommelsdijk" en „Argus", hoogstwaarschijnlijk reeds alle aan den dienst ontvallen zullen zijn, rijst de vraag of het niet wenschelijk ware reeds nu, met het oog op de groote kosten aan het onderwijs en de oefeningen in het zeilen verbonden, den tijd, welke daarmede verloren gaat en de eischen, welke tegenwoordig op ander gebied aan de scheepsonderofficieren en matrozen moeten gesteld worden, het onderricht in tuig en zeilen geheel te doen vervallen.

Mocht men eventueel in de eerstvolgende jaren nog een der oude schepen in dienst willen stellen, dan zou zulks geen bezwaar opleveren, aangezien men daartoe nog ruim over personen, van de bestaande opleiding afkomstig, zou kunnen beschikken.

Hoe men ook over de opportuniteit van bovengenoemden afdoenden maatregel denke, en al moge verschil van meening bestaan over het nut van het behoud van onderricht en oefening in het tuig bij de eerste opleiding der jongens, om ze tot vlugge en handige matrozen te bekwamen, op de vraag, of bij de opleiding van de reeds bevaren matrozen 1e klasse tot kwartiermeester, met het oog op de diensten welke later van hen zullen gevergd worden, dit onderricht nogmaals moet doorloopen worden, kan het antwoord slechts ontkennend luiden.

Men vraagt zich af, waarom bij de bestaande regeling deze oefeningen en dit onderwijs nog voortgezet worden, wanneer zulks voor de officieren, na 't verlaten van het Instituut, blijkbaar niet noodig geoordeeld wordt.

Wanneer nu in de rapporten der commandeerende officieren van Hr. Ms. „Nautilus" en „Buffel" geklaagd wordt dat het groote aantal vakken, dat aldaar onderwezen moet worden, oorzaak is dat voor ieder vak niet voldoende tijd besteed kan worden, en daarbij nog gerapporteerd wordt, dat ter reede over het algemeen beter geoefend kan worden dan in zee, komt men tot de slotsom, dat de oefeningstochten van Hr. Ms. „Nautilus" in den Atlantischen Oceaan meer ten nadeele dan ten voordeele van de opleiding der matrozen 1e klasse tot kwartiermeester strekken en het beter ware, wanneer de daaraan bestede tijd benuttigd werd tot het binnengaats deugdelijker beoefenen van 't seinen, zeilen en omgaan met sloepen, uitbrengen, lichten en

visschen van ankers, het werken met zware lasten, zeilmaken, schermen, theoretisch onderwijs en, last not least, voor meer uitgebreid onderricht in de infanterie- en batterijexercitiën en 't schijfschieten met draagbare wapenen en geschut.

Mocht vóór de vernieling van de Spaansche eskaders te Cavite en te Santiago een ieder reeds overtuigd geweest zijn van het belang, over goede artilleristen voor de bediening van het geschut te kunnen beschikken, van den overwegenden invloed van dezen factor in den tegenwoordigen strijd ter zee heeft men eerst een goed begrip gekregen, nadat men in die gevechten gezien had, in welk een gering tijdsverloop goed geoefende schutters het vuur hunner daarin minder bekwame tegenstanders tot zwijgen hebben weten te brengen.

Van de jonge van de opleiding afkomstige kwartiermeesters wordt slechts een gedeelte, aan boord van het artillerie-instructieschip „Bellona", tot kanonnier 2e klasse opgeleid.

Aangezien aan boord van bovengenoemd instructieschip ook matrozen en mariniers 1e en 2e klasse tot kanonniers 1e klasse, en mariniers 1e en 2e klasse, matrozen 1e, 2e en 3e klasse en zelfs lichtmatrozen tot kanonniers 2e klasse, opgeleid worden, is daarvan het gevolg, dat aan boord onzer schepen ongegradueerde matrozen 1e en 2e klasse met het commando over de zware stukken, en de in rang boven hen staande kwartiermeesters (op dat punt met matrozen 3e klasse en lichtmatrozen gelijkgesteld), slechts met dat over de lichte snelvuurkanonnen belast kunnen worden.

De onvoldoende artilleristische ontwikkeling der tot het schippersvak behoorende onderofficieren van hoogeren rang, is oorzaak dat aan deze, overigens in den regel zoo practische en geschikte menschen, op de nieuwe schepen, tijdens alarm, slechts ondergeschikte betrekkingen kunnen worden opgedragen.

Ware het niet beter, in plaats van de matrozen 1e klasse, welke tot kwartiermeester opgeleid worden, in den Atlantischen Oceaan zeilen te doen bijzetten en bergen, welke zij daarna nooit meer te behandelen krijgen, bij de opleiding te Hellevoetsluis grondiger te onderrichten in de vakken welke ze wel noodig zullen hebben, en ze aldaar tot kanonniers 2e klasse te bekwamen, waartoe aan het instructieschip slechts een kanonneerboot ware toe te voegen?

Na het verlaten der opleiding zouden dan de daarvoor geschikten naar de „Bellona" moeten gedirigeerd worden, om aldaar verder tot kanonniers 1e klasse te worden opgeleid.

Nu het tuig aan boord der nieuwe schepen vervallen is, zullen de scheepsonderofficieren daarop alleen dan de hun passende positie kunnen innemen, wanneer zij ten volle als kanonnier en infanterist ontwikkeld zijn. Die ontwikkeling kan hun gegeven worden, wanneer aan die in het bootsmansvak niet meer uitbreiding gegeven wordt dan noodig is.

Om hun ijver aan te moedigen zou aan de bootslieden in het bezit van het brevet van kanonnier 1e klasse, evenals aan

de kwartiermeesters, de daaraan verbonden premie moeten worden uitbetaald.

Stelt men er prijs op bij de opleiding der jongens tot lichtmatrozen het onderricht en de oefeningen in het tuig te behouden, als een middel om daarvan handige en vlugge schepelingen te maken, dan zijn zomerkruistochten met de instructiebrikken „Castor" en „Pollux" in de Zuiderzee, zooals deze vóór de invoering der tegenwoordige regeling plaats hadden, daarvoor beter geschikt dan de tegenwoordige oefeningsreizen aan boord Hr. Ms. „Nautilus".

Over de doelmatigheid dier vaartuigen werden nooit klachten vernomen.

De commandeerende officieren van de „Nautilus" rapporteeren daarentegen, dat het tuig van dit schip voor de jongens te zwaar is, dat zij daardoor niet tot vlug exerceeren komen, dat gedurende den kruistocht de deelneming der jongens aan de manoeuvres zich meerendeels bepaalt tot het werk aan dek. Slechts bij gunstige gelegenheid kan het kruistuig tot hunne oefening bestemd worden.

Het zoover als noodig is combineeren der beide opleidingen, wanneer de oefeningstochten van Hr. Ms. „Nautilus" kwamen te vervallen en voor de jongens door zomerkruistochten met de instructiebrikken vervangen werden, zou op eenigszins andere wijze moeten geschieden als nu, maar zou toch tot geen moeilijkheden aanleiding geven.

Werd in het nummer van dit blad d°. 4 Maart j.l., met recht op de gevaren gewezen, aan de tegenwoordige oefeningstochten van Hr. Ms. „Nautilus" verbonden, wij meenen aangetoond te hebben, dat deze ten nadeele strekken van eene rationeele, met de tegenwoordige eischen verband houdende opleiding der matrozen tot kwartiermeesters, en dat zij voor de jongens, zoo gewenscht, met vrucht door zomerkruistochten met de instructiebrikken vervangen kunnen worden. X.

„Telegraaf" van 17 April 1899 (Avondblad).

De Nederlandsche diepzee-expeditie. — Het „Soer. Hbl." van den 7den Maart meldt:

„De „Siboga" verliet hedenmorgen het bassin om naar Makassar te gaan. Vele officieren van het wachtschip deden de passagiers uitgeleide en boden mevrouw Weber, die met haren echtgenoot, den chef der expeditie, de reis meemaakt, een fraaien ruiker aan. Om deze beleefdheid te reciproceeren stoomde de „Siboga", op de reede gekomen, tweemaal om het wachtschip heen."

De Maatschappij ter bevordering van het natuurkundig onderzoek der Nederlandsche koloniën heeft in haar 24e bulletin een brief van prof. Max. Weber gedagteekend 4 Maart opgenomen, waarin verslag gegeven wordt van het laatste deel der voorbereiding van de expeditie. Wij ontleenen daaraan het volgende:

Hr. Ms. „Siboga", die onder de bekwame leiding van haar commandant eene voorspoedige reis had, arriveerde eerst 7 Februari te Tandjong Priok, daar zij vooraf nog eenigen tijd te Oleh-leh vertoeven moest. Te Priok werd het vaartuig door den commandant der zeemacht, door leden van het Indische comité en andere belangstellenden bezocht, waarbij de commandant TYDEMAN en ik gelegenheid hadden enkele inrichtingen te demonstreeren.

Op 11 Februari vertrok de „Siboga" met den heer VERSLUYS en mij aan boord naar Soerabaya, waar zij 13 Februari aankwam.

Een langer verblijf werd hier noodig wegens een aantal reparatiën en veranderingen, wegens de overgave van de geheele artillerie aan boord en wegens het aanbrengen van inrichtingen ten behoeve van het gebruik der instrumenten, deels ook met het oog op het bewonen van het vaartuig. Ook werd het geschilderd.

Het laatste achttal dagen werd door mij gebruikt om het Javanen-verblijf tot laboratorium in te richten, een donkere kamer voor photographie gereed te maken en eene tweede voor het bacteriologische onderzoek van dr. SCHMIDT.

Tevens werden alle instrumenten, die evenals de reagentiën goed zijn overgekomen, in orde gebracht en de netten, voor zoover voorloopig noodig, opgetuigd en in gereedheid gebracht om onmiddellijk na het vertrek van Soerabaya bezuiden Madoera aan het werk te gaan.

Intusschen is de westmoesson aan het afbuien en er is alle reden te verwachten, dat ook bezuiden de kleine Soenda-eilanden in den open Oceaan kalme zee aangetroffen zal worden, zoodat de werkzaamheden daar glad en zonder gevaar voor de instrumenten zullen afloopen.

De oorspronkelijk door mij geprojecteerde trek zal worden behouden, alleen zal de volgorde eene andere moeten worden, daar de expeditie ongeveer twee maanden later vertrekt, dan oorspronkelijk het plan was en dus rekening moet worden gehouden met de moessons, ten opzichte waarvan de tijdstippen voor de te volgen route thans andere geworden zijn.

In overleg met den commandant en andere deskundigen is de route aldus vastgesteld:

Begin Maart vertrek van Soerabaya, volgens mijn oorspronkelijk plan, langs de kleine Soenda-eilanden — als de tijd het toelaat — tot Timor. Van daar door straat Alor of een der naburige straten en verder langs de Saleyergroep naar Makassar, dat ongeveer half Mei bereikt wordt.

Hier blijft de wetenschappelijke staf geheel of gedeeltelijk achter, terwijl de „Siboga" direct naar Soerabaya gaat om te dokken, wat om de vier of vijf maanden gebeuren moet. Na eene week ongeveer keert de „Siboga" naar Makassar terug om begin Juni de route door Straat Makassar naar de Celebeszee voort te zetten. Einde Juli ongeveer zal Menado of Gorontalo worden aangedaan en ongeveer einde Aug. Ternate. Van daar

zal het schip de door mij vroeger ontworpen route door de Molukken-straat en meer oostelijk door de Ceram-zee volgen en ongeveer half Oct. Ambon bereiken. Van hier gaat de „Siboga" andermaal naar Soerabaya om te dokken, terwijl de wetenschappelijke staf achterblijft.

Naar Ambon teruggekeerd, worden vervolgens de maanden November, December en Januari besteed aan het onderzoek der Banda-zee en de omgeving der Aroe-, Kei- en Tenimber-eilanden. Mocht de zee bij Timor nog niet onderzocht zijn, zoo zal dat gebeuren tijdens de terugreis naar Soerabaya in Februari.

Volgens dit globale plan wordt de Banda-zee niet tijdens den Oost-Moesson onderzocht, wat wegens de hooge zeeën gedurende dien tijd niet wenschelijk is; ook is deze tijdsverdeeling gunstiger voor het onderzoek der Celebes-zee.

Eindelijk geeft dit plan gelegenheid de zee onmiddellijk zuidelijk en oostelijk van Saleyer nader op te looden en te onderzoeken, waarvan de groote wenschelijkheid weder gebleken is uit de laatste onderzoekingen van den hoofdingenieur VERBEEK betreffende Ambon en uit eene reeks van vragen die zich daaraan vastknoopen.

„Tijdschrift voor Posterijen en Telegraphie" van 30 Jan. 1899.

Het Marine-Postbureau te Berlijn. — In de Königsstrasze te Berlijn bevindt zich, als onderdeel van het hoofdpostkantoor, een bureau, aangeduid met den naam van Marine-Postbureau.

Aan het geïllustreerd tijdschrift „Daheim" ontleenen wij eenige gegevens betreffende den werkkring van genoemd bureau.

Het bureau zorgt voor de brievenmails van en voor de oorlogsschepen, welke in het buitenland vertoeven, en staat daartoe in directe verbinding met het Departement van Marine.

Dit Departement zorgt niet alleen, dat het bureau op de hoogte blijft van de bewegingen der oorlogsschepen; maar moet ook zorg dragen voor de lijsten, vermeldende de namen van de personen aan boord der schepen dienende.

Aan het hoofd van het bureau staat een Hoofdcommies der posterijen, terwijl 3 commiezen en 3 adsistenten hem ter zijde staan.

Wenscht nu iemand in Duitschland een brief, b. v. aan een matroos te zenden, aan boord van Z. M. S.S. „Kaiser", dan geeft hij den brief het volgende adres: (Fig. 1).

Waar het schip zich bevindt is den afzender dikwijls onbekend; maar daar bekommert hij zich niet om, wel wetende, dat zijne voortreffelijke post hem wel terecht zal brengen.

De brief komt in Berlijn en wordt daar afgeleverd aan het Marine-bureau.

De ambtenaar aldaar leest het adres en vindt daarop de namen PULVER en Z. M. S.S. „Kaiser".

Hij neemt nu de scheepsrol en ziet na of onder de 644 personen, waaruit de bemanning bestaat, deze naam voorkomt.

Het zou kunnen gebeuren, dat PULVER reeds in Kiel of Wilhelmshaven was en dan zou de brief een vergeefsche reis naar Oost-Azië maken, alwaar Z. M. S.S. „Kaiser" ligt.

Soldatenbrief.

Aan den Matroos H. J. PULVER,
aan boord Z. M. S.S. „Kaiser",

door middel van het **Marine-Postbureau.**

TE

BERLIN.

De matrozen zijn over het algemeen nog al een luchtig volkje en vergeten maar al te dikwijls om hunne familie hun nieuw adres op te geven, of wel deze vergeten de opgegeven verandering te noteeren en schrijven nog maar altijd aan het oude adres.

Ongelukkigerwijze bevindt zich PULVER niet meer op het aangeduide oorlogsschip. Een gedeelte van de bemanning is wegens ziekte afgelost, reeds ingescheept op het S.S. „Bayern" en op de terugreis naar het vaderland.

Maar dit is ook al weer geen bezwaar.

Het Marine-Postbureau ontvangt ook de namen van de afgeloste manschappen en ziet nu hieruit dat PULVER op weg is naar Kiel en dat het S.S. „Bayern" zich zoowat op de hoogte van Colombo moet bevinden.

De ambtenaar raadpleegt de maillijsten en vindt dat het het beste uitkomt, de brieven voor het stoomschip „Bayern" naar Port-Said te zenden.

Wanneer men nagaat, dat de in het buitenland verblijf houdende oorlogsschepen eene bemanning tellen van ruim 6000 koppen, dan zal een ieder kunnen nagaan, dat het opzoeken van de verschillende namen veel tijd vordert.

Uit het medegedeelde omtrent den brief aan den matroos PULVER blijkt, welk eene nuttige instelling het Marine-Postbureau is.

Indien het niet bestond, zou de brief zeker het adres „Hongkong of elders" gehad hebben.

Bij aankomst aldaar zou PULVER al reeds vertrokken zijn en de brief zou zoo doende eene groote vertraging ondervinden. De brief voor PULVER gaat nu met die voor de eveneens terug-

keerende manschappen in een linnen zak, die gemerkt is „Marine-Postbureau Berlin".

De zak wordt met touw dichtgebonden; de eindjes touw worden door de twee gaatjes van een langwerpig stukje hout gestoken, vastgeknoopt en vervolgens gelakt.

Op het klosje hout is een papier geplakt, waarvan de eene helft bedrukt en de andere helft geschreven is.

Dit opschrift is in het Fransch als zijnde de officieele taal van het Postcongres, en luidt (vertaald) aldus:

„Brievenpost van het Bureau Berlin I (Marine-Postbureau) voor de terugkeerende bemanning van het Duitsche oorlogsschip „Kaiser", aan boord van de Duitsche Lloydboot „Bayern" te Port-Said, in handen van den Duitschen Consul. Via Brindisi per Engelsche mail. Het S.S. „Bayern" komende van Shanghai zal vermoedelijk den ....en of ....en te Port-Said aankomen".

Deze brievenzak wordt aan het hoofdpostkantoor Berlijn afgegeven, dat voor de verdere verzending zorg draagt.

Komt nu het S.S. „Bayern" te Port-Said, dan wordt de brievenzak afgegeven en Pulver ontvangt zijn brief; niet vermoedende op welke wijze dezelve zoo snel in zijn bezit komt.

Eenmaal per maand gaat van Napels een boot van de gesubsidiëerde Oost-Azië lijn naar dat werelddeel.

Alle brievenzakken, bestemd voor schepen in Oost-Azië, worden door het Marine-Postbureau in één grooten zak gepakt, waarin een lijst waarop de bestemmingen der verschillende kleinere zakken vermeld zijn.

De groote zak wordt nu verzegeld en voorzien van eene etiquette met het volgende opschrift: (Fig. 2).

DÉPÈCHE

du bureau de Berlin I pour le paquebot allemand de la ligne

BREMERHAVEN-HONGKONG

voie de Napels.

Veuillez renvoyer cette étiquette.

Bij aankomst van de boot te Napels wordt deze brievenzak den administrateur der boot ter hand gesteld.

Na het vertrek van Napels opent deze den zak, en gaat na voor welke oorlogsschepen de zakken zijn,

Ontmoet men onderweg een oorlogsschip, dan seint de Lloydboot: „Wij hebben een brievenzak voor u".

Onmiddellijk draait het oorlogsschip bij en wordt de zak afgegeven.

De oorlogsschepen in Afrika gestationneerd, worden op dezelfde wijze van brieven voorzien door middel van de booten van de Woermannlijn.

Minder bekend zal het vermoedelijk zijn, dat elk oorlogsschip naar het buitenland vertrekkend, aan boord zijn eigen postkantoor heeft. Het materieel voor deze zoogenaamde scheepspost, bestaande uit stempels, zakken, brievenwegers, formulieren enz. wordt door de Postadministratie in bruikleen afgestaan; het Marinebestuur heeft alleen maar te zorgen voor de noodige ruimte en voor de bediening.

Gewoonlijk wordt hiermede een der officieren van administratie of een der schrijvers belast.

Deze scheepspost ontvangt niet alleen van het Marine-Postbureau de brieven enz. voor de bemanning, maar ze betaalt ook postwissels uit; waarvoor het geld uit de scheepskas verstrekt wordt.

Verzending van postwissels geschiedt eveneens.

Zoo'n scheepspost wordt aangeduid door een nummer, dat ze behoudt zoolang het schip in dienst is, en zoo draagt op 't oogenblik de scheepspost op Z. M. S.S. „Arkona" den naam van „Keizerlijk Duitsch Marine-Postkantoor n°. 38".

Iedere scheepspost moet tegen contante betaling eene zekere hoeveelheid postzegels en briefkaarten inslaan. Deze briefkaarten, zoogenaamde „Weltpostkarten" kosten het Marinebestuur 10 pfennige, doch worden aan de manschappen, om het naar huis schrijven aan te moedigen, voor 5 pfennige per stuk verkocht.

Deze briefkaarten mogen alleen gebruikt worden voor het verkeer met Duitschland en zijn voorzien van de aanwijzing „alleen toegelaten voor de Marine-scheepsposten".

Wil nu iemand van de bemanning een brief verzenden, dan gaat hij naar de scheepspost en geeft daar den brief met het frankeergeld af. Aldaar wordt de zegel er op geplakt en vernietigd met den stempel.

Beneden den rang van officier bedraagt het port voor de brieven naar of uit het vaderland tot aan 60 gram 10 pfennige; officieren betalen 20 pfennige.

Eenige uren voor het binnenloopen van een haven worden de brieven in een zak gedaan, waarbij een advies vermeldende den inhoud. Vervolgens wordt de zak verzegeld, voorzien van een wit leeren etiquette (fig. 3) en bij aankomst in de haven aan het postkantoor ter verzending overgegeven.

De brievenzak komt aan het Marine-Postbureau, daar worden de brieven gesorteerd naar de verschillende richtingen en naar hunne bestemming verzonden.

Het spreekt van zelf, dat de bemanning volkomen vrij is,

om de brieven op de post te doen in de havens waar zij binnenloopen; maar dan moet het volle port betaald worden.

DÉPÈCHE

du batiment de guerre allemand

.... à ....

pour le bureau de

BERLIN

(Marine-Postbureau).

ALLEMAGNE.

voie de ....

Sedert eenigen tijd is in Kiaotschau en wel in het plaatsje Tsintau een Duitsch postkantoor geopend.

Dit kantoor werkt op dezelfde wijze als de scheepspost, en staat alleen in verbinding met het Marine-postbureau. Dit zendt alle voor Kiaotschau bestemde stukken in een zak met wit leeren etiquette. (Fig. 4).

Het postkantoor te Tsintau heeft dit boven de scheepsposten voor, dat ook monsters en aangeteekende stukken behandeld worden, terwijl postpakketten tot een gewicht van 5 kilo zijn toegelaten (Port. 3.20 M. via Bremen).

De postwissels, die voor Tsintau bestemd zijn, mogen op de strook bijzondere mededeelingen bevatten, wat bij postwissels aan scheepsposten niet geoorloofd is.

Deze postwissels gaan n.l. niet in originali naar het scheepspostkantoor, maar blijven bij het Marine-postbureau berusten.

De scheepspost ontvangt lijsten vermeldende de geadresseerden, de afzenders en het bedrag van de postwissels.

Door het bezetten van Kiaotschau zijn de werkzaamheden

van het Marine-postbureau zeer toegenomen, zooals de volgende statistiek aantoont.

DÉPÈCHE

du bureau de

BERLIN I

(Marine-Postbureau)

pour

TSINTAU

(CHINE)

Bureau Allemand.

Veuillez renvoyer cette étiquette.

voie de Brindisi
par le paquebot britannique.

In 1897 zijn door het Marine-postbureau verzonden:
167000 brieven,
29000 postwissels tot een bedrag van 143.000 mark.
Ontvangen:
134000 brieven,
9500 postwissels tot een bedrag van 1.700.000 mark.

In het eerste half jaar 1898 werden door het bureau verzonden 1465 brievenzakken, wegende 9402 K.G. (129.172 brieven en 37650 drukwerken), en ontvangen 621 brievenzakken wegende 2984 K.G. (139829 brieven en 979 drukwerken), zoodat het verkeer in dat tijdvak reeds grooter was dan over het geheele jaar 1897.

Opmerkelijk is het aantal drukwerken, dat uit Duitschland verzonden wordt; naar Duitschland gingen zeer weinig drukwerken, meestal zijn het Chineesche teekeningen in een of andere havenplaats gekocht.

De verzending van de brievenzakken houdt verband met de bewegingen der oorlogsschepen.

Gewone verzendingen zijn:

Naar China elke week, waarvoor de brieven uiterlijk Donderdag namiddag in Berlijn moeten zijn.

De post gaat Vrijdags van Berlijn en komt Zondag te Brindisi op de boot.

Naar Oost-Azië en Kaapstad eveneens eenmaal per week; naar West-Indië en Mexico eens in de 14 dagen, naar Zanzibar om de 2 of 3 weken en naar Nieuw-Guinea om de 2 maanden.

Het Marine-postbureau verzendt natuurlijk niet alles op het laatste oogenblik, maar maakt eerst eene voorloopige verzending en daarna eene suppletoire verzending.

Niet alleen de gewone brieven, maar ook de dienstbrieven en dienststukken gaan met deze scheepsposten.

Dat het Duitsche volk met dergelijke voorbeelden voor oogen de scheepspost op hoogen prijs stelt, zal wel geen verwondering baren.

J.

KORTE MEDEDEELINGEN.

NEDERLAND.

Hr. Ms. **„Nautilus"** onder bevel van den kapt.-luit. ter zee A. Seret, vertrok 23 Februari van Plymouth en liep den 26sten te Hellevoetsluis binnen.

De divisie bestaande uit Hr. Ms. **„Holland"**, **„Friesland"** en **„Piet Hein"**, onder bevel van den Kapt. ter zee J. J. de Bruijne, kwam den 5den Maart te Colombo aan, vertrok den 11den weder van daar, en arriveerde den 17den te Oleh-leh.

Hr. Ms. **„Zeeland"** onder bevel van den kapt. ter zee A. G. Ellis kwam den 6den Maart te St. Lucia aan, vertrok den 8en weder van daar, arriveerde den 11en te Curaçao, vervolgde op den 18en de reis naar Kingston (Jamaica), waar zij den 21en aankwam, vertrok den 30en van Port au Prince (Haïti), deed den 3en April St. Thomas aan, kwam den 10en te Fort de France (Martinique) aan, ging den 18en van St. Lucia en kwam den 19en te Port of Spain (Trinidad) aan.

Hr. Ms. **„de Ruijter"** onder bevel van den kapt. ter zee W. M. J. Visser heeft den 12en Maart van Oleh-leh de terugreis naar Nederland aanvaard, liep te Colombo aan, waarvan zij den 20en vertrok, kwam den 31en te Aden, vervolgde de reis op den 4en April, arriveerde den 12en te Suez, den 14en te Port-Saïd en zette op den 18en de reis voort.

Hr. Ms. **„Atjeh"** onder bevel van den kapt. ter zee L. J. K. A. Jeekel aanvaardde op den 27en Maart van Oleh-leh de thuisreis rond de Kaap de Goede Hoop.

29 Maart is te Hellevoetsluis Hr. Ms. „**Nautilus**" uit dienst gesteld en de kapt.-luit. ter zee A. SERET eervol van het bevel ontheven, en met denzelfden datum Hr. Ms. „**Pollux**" en „**Castor**" respectievelijk te Amsterdam en te Hellevoetsluis in dienst gesteld en het bevel opgedragen aan den kapt.-luit. ter zee P. S. R. WOLTERBEEK en den luit. ter zee 1e kl. W. T. VAN VLOTEN.

Op 20 April is te Rotterdam Hr. Ms. opnemingsvaartuig „**van Gogh**" in dienst gesteld en het bevel opgedragen aan den luit. ter zee der 1e kl. W. D. H. baron VAN ASBECK.

Het oude raderstoomschip „**Valk**" werd bij inschrijving aan B. J. NIJKERK te Amsterdam voor *f* 31.626.76 verkocht en werd ter slooping door de „Titan" naar Bolnes gesleept.

Te Soerabaja werd een **marinestaf** gevormd.

ARGENTIJNSCHE REPUBLIEK.

De gepantserde kruiser „**General Belgrano**", bij Orlando te Livorno gebouwd, is kort geleden opgeleverd. Het schip is 100 M. lang, 18.1 M. breed, diepgang 73 dM., waterverplaatsing 6382 ton. Gordelpantser 69–152 mM. In laatstgenoemde afmeting beveiligt het ook de batterij, de barbette-torens en den commandotoren. Het gepantserde dek is 37 mM dik. Twee triple-expansie-machines gedreven door 8 enkele cylindrische ketels geven bij kunstmatigen trek en 13000 I.P.K. 20 mijl vaart, bij natuurlijken trek en 8600 I.P.K. 18 mijl vaart. Normale kolenvoorraad 500 ton, kan opgevoerd worden tot 1100 ton. Bewapening bestaat uit IV 25 cM., XIV 15 cM. snelvuurkns, II Vickers en X Hotchkiss-snelvuurkns, VIII Maxim en II Maxim-Nordenfelt en III 7.6 cM. sloepskns, benevens IV onderwaterlanceerinrichtingen in de breede zijden. (*Mittheilungen*).

DUITSCHLAND.

De divisie-torpedoboot D 10, gebouwd bij THORNYCROFT van 355 ton, 6000 P.K. en 27.5 mijl maakte een begin met haar offic. proeven met geforc. trek.

Gedurende 3 uur werd op de gemeten mijl van Eckenforde 27.7 mijl verkregen. (*le Yacht*).

KRUPP heeft nieuwe pantserplaten $^1/_4$ $^0/_0$ nikkel meer toegevoegd dan andere en volgens een nieuw proces gehard, waardoor de oppervlakte harder en 't geharde gedeelte van de plaat dikker zoude zijn. De prijs is *f* 325.— per ton hooger, maar men hoopt deze prijsvermeerdering te compenseeren door minder pantserdikte bij gelijken weerstand. (*le Yacht*).

ENGELAND.

De kanonneerboot „**Britomart**" is te Liverpool te water gelaten, zij is bestemd voor de rivieren in Afrika; lengte 54.9 M., breedte 10.05 M., gemidd. diepg. 24.5 dM., 710 ton waterverplaatsing, 2 van elkaar onafhankelijke triple-expansie-machines,

worden gedreven door stoom uit 2 pijpketels, ontwikkelen bij natuurlijken trek 900 I.P.K. en bij tirage forcé 1300 I.P.K. en moeten 13.05 mijl snelheid geven. De bewapening zal bestaan uit II kns v/10.2 cM. snelvuur, IV v/7.6 cM. en X Maxim-mitrailleurs. De equipage zal 70 koppen sterk zijn. *(le Yacht).*

Het slagschip **„Irresistible"**, zusterschip van de „Formidable", is 15 December te Chatham te water gelaten.

(Mittheilungen).

De wieg, waarop de **„Irresistible"** den 15en Dec. j.l. te Chatham werd te water gelaten, woog 300 ton, terwijl voor 't smeren der slagbeddings 7 ton groene zeep noodig was.

(Army and Navy Journal).

Het slagschip **„Implacable"** wordt 11 Maart te Devonport te water gelaten. *(le Yacht).*

De **12 torpedojagers van 300 ton,** 6000 I.P.K. en 30 mijl, toegestaan bij suppletoire begrooting, zijn besteld: 2 op ieder der werven van OXFORD, FAIRFIELD, HAWTHORN & LESLIE, LAIRD, PALMER en VICKERS. *(le Yacht).*

De ramboeg van het kortelings van stapel geloopen slagschip **„Formidable"** wijkt van de tot dusverre gebruikelijke constructie-wijze af.

In plaats van uit twee aaneengelaschte gietstukken van staal te bestaan, is het over zijn volle lengte één gietstuk. Hij is versterkt door een in den ram uitloopende horizontale staalplaat, die doorloopt tot op 't zevende spant, terwijl het aanvaringsschot op het achtste spant komt. Hierdoor kan de ramsteven een heel stuk ontzet worden, zonder dat het aanvaringsschot ontzet wordt. Evenals op de „Canopus"-klasse zijn ook hier de ruimten tusschen de hulpschotten van 't 1e tot 't 7e spant met kurk gevuld.

De kielplaat loopt achter zeer sterk op, hetgeen de manoeuvreervaardigheid in hooge mate ten goede komt.

De in de vorige aflevering aangekondigde 30-uursproeftocht van den 2e kl. kruiser „Ariadne" heeft het navolgende gegeven:

124 omwentelingen, 7149 PK., 17.5 mijl, keteldruk 19 atm., kolenverbruik 0.90 per uur per P.K. *(le Yacht).*

De 1e kl. kr. **„Ariadne"** bereikte op een 30-uurs-proeft. met $1/_5$ van het vermogen 18.3 mijl met 70 omwentelingen en 3758 P.K., keteldruk 15.3 atm., kolenverbr. 0.91 KG. per uur per P.K.

De 30 uursproeft. met $3/_5$ van het vermogen gaf: 20.1 mijl, 109 omwentelingen, 14046 P.K., keteldruk 18.4 atm., kolenverbr. 0.77 per uur per P.K. De 8-uurs-proeft. met geforc. trek, waarbij de keteldruk 20.2 atm. bedroeg, gaf:

119 omwentelingen, 19156 P.K. en 21.5 mijl (in plaats van 18000 P.K. en 20.75 mijl die verwacht werden), kolenverbruik 0.75 KG. per P.K. per uur. *(le Yacht).*

Voor de derde maal hervatte de 1e kl. kruiser „**Niobe**" zijn proeftochten, zonder veel succes. *(le Yacht).*

De 1e kl. kruiser „**Niobe**", welke voor de 5de maal zijn proeftochten hervatte, heeft thans de 60 uurs proeft. met 10,000 PK. op bijna bevredigende wijze volbracht. *(le Yacht).*

De torpedo-kan.-boot „**Sheldrake**" deed haar eersten proeftocht met de nieuwe ketels (BABCOCK en WILCOX) en wel over 1000 mijl (Eng.) met 1500 PK. Het kolenverbruik bedroeg iets meer dan 72 ton of 0.75 KG. per uur per PK. Een tweede proeftocht gaf dezelfde bevredigende resultaten. *(le Yacht).*

De 2e kl. kruiser „**Gladiator**" van 5800 ton bereikte op een 8 uurs proeft. met gef. trek 19,1 mijl, met 10088 PK., 137 omwentelingen en een keteldruk van 19,5 atm.

De 3e kl. kruiser „**Pomone**" beëindigde zijn proeftochten met een 8 uurs proeft. met nat. trek en een tocht van 4 uur met gef. trek.

Op den eersten tocht werd verkregen 15.4 atm. keteldruk, 5540 PK., 201 omw. en 20.2 mijl (in plaats van 5000 PK. en 18.5 mijl). Op den 2en tocht 17.7 atm., 7340 PK., 220 omwentelingen en 20.8 mijl (in plaats van 7000 PK. en 20 mijl, die verwacht werden).

De 3e kl. kruiser „**Psyche**" deed een 4 uurs proeft. met gef. trek; met 16 atm. keteldruk werd verkregen 7003 PK., 218 omw. en 20.48 mijl. *(le Yacht).*

De 3e kl. kruiser „**Psyche**" gaf op een 30 uurs proeftocht met 3500 PK. 171 omwentelingen met 3647 PK., 16.8 mijl, kolenverbruik 1.04 KG., keteldruk 15.2 atm.

Op een 8 uurs proeftocht met 5000 PK., werd 19.5 mijl overschreden. *(le Yacht).*

De voorloopige proeftochten van den torp.jager „**Vulture**" van 300 ton, 6000 PK. en 30 mijl namen een aanvang.

Met vol gewicht aan boord werd op de gemeten mijl tijdens harden wind 30.4 mijl als gemiddelde verkregen. *(le Yacht).*

De kruiser 1e kl. „**Amphitrite**" van 11000 ton, 18000 I.P.K. en 21 mijl, die zijne proeftochten te Chatham moet doen, zal daarbij aan speciale beproevingen worden onderworpen met het oog op het kolenverbruik der hulpwerktuigen, dat vooral zeer belangrijk is als men met lagen druk werkt, wat de voedingpompen betreft. Men zal dit kolenverbruik trachten te verminderen, door den afgewerkten stoom van de voedingpompen te utiliseeren alvorens dien naar den condensor te voeren. Een ontvanger, voor dit doel speciaal aangebracht, moet dienen om daaruit de centrifugaalpompen te voorzien. Verder zal de stoom na aan de voedingpompen en de ventilatiewerktuigen arbeidsvermogen te hebben afgestaan, in plaats van naar den condensor naar de verdampers werden geleid om zoet water te vormen; tegen-

woordig krijgen deze verdampers hun stoom uit de ketels en aangezien daarbij voor het distilleeren van 10 ton water ongeveer 1 ton steenkolen verbruikt wordt, hoopt men op deze wijze te kunnen economiseeren. *(le Yacht)*.

Op den kruiser 2e klasse „**Hermes**", die bij de Fairfield Company te Glasgow zijne voltooiing nadert, is bij een voorloopigen proeftocht een hooge-drukcylinder gebarsten. Het plaatsen van een nieuwen H.D.C. zal ongeveer twee maanden vorderen. *(le Yacht)*.

De Admiraliteit heeft bepaald, dat de torpedobootverwoesters tot aan 't opperdek zwart geschilderd moeten worden en verder alles boven 't opperdek grijs. Deze bepaling is een gevolg van voornamelijk bij nacht genomen proeven, met gebruikmaking van electr. zoeklichten.

FRANKRIJK.

Dit jaar wordt een **kruiser voor estafette-dienst** in aanbouw gebracht. Het zal een lang schip zijn van 4000 ton, met minstens 23 mijls vaart, met grooten kolenvoorraad en met een bewapening van uitsluitend 10 cM. snelvuurkns.

Deze estafette-kruiser zal voornamelijk zijn kracht in de snelheid moeten vinden; dit zal zijn beste wapen uitmaken. De taak voor deze nieuwe klasse schepen zal zijn, den admiraal berichten te verschaffen over de beweging van vijandelijke schepen. Altijd zal hij het gevecht moeten ontwijken zelfs tegenover een minderwaardigen en geïsoleerden vijand, daar zelfs de kleinste averij, al is deze een gevolg van overwinning, de speciale taak om zijn berichten op te doen, zou benadeelen.

Snelheid, rayon d'action, en artillerie juist voldoende om zich tegen torpedojagers te verdedigen, zijn de eischen, die men aan een estafette-kruiser behoort te stellen. *(le Yacht)*.

De torpedojager „**Durandal**" is bij Normand te water gelaten. Over een paar weken zal de „**Hallebarde**", welke met de eerstgenoemde indentiek is, volgen. De „Durandal" was bij het te water loopen nagenoeg gereed: over een maand kan zij hare proeftochten aanvangen. Zij is van een nieuw type, verplaatst ruim 300 ton water, heeft een met zorg samengestelde compartimentverdeeling, 2 schroeven en 2 Normand-pijpketels, moet 4800 I.P.K. ontwikkelen en 26 mijl loopen. De bewapening bestaat uit I kn. v. 6,5 mM., VI v. 4.7 mM. en 2 torp. lanceerbuizen. *(le Yacht)*.

De torpedojagers „**Kestrel**" en „**Leven**" deden een voorloopigen proeftocht op de gemeten mijl. De eerste bereikte een gemiddelde vaart van 30.46 mijl, de laatste gemiddeld 30.67 mijl. *(le Yacht)*.

De 2e kl. kruiser „**Isly**" deed een 6 uurs proeftocht, die zoo gunstig uitviel, dat het niet noodig wordt geacht den voorgenomen tocht van 24 uren te doen uitvoeren. *(le Yacht)*.

Voor den aanbouw van een onderzeesche boot, die den naam van **„Le Français"** zal voeren, werd door het Parijsche dagblad „Matin" een inschrijving geopend, welke is volteekend.

De marine-minister Lockroy verklaarde in de Kamers, dat Frankrijk het eenige land is, dat in den tegenwoordigen tijd het probleem der onderzeesche vaart had opgelost en in het bezit is van een gevechtswaardige onderzeesche boot.

(*Mittheilungen*).

Den 11 Maart had aan boord van de **„Amiral Baudin"** een ongeval plaats, dat ernstige gevolgen had kunnen hebben. Tegen 9u werd den commandant gerapporteerd, dat het schip lek was. Een matroos had bij vergissing een buitenboordsklep geopend en het water stroomde in massa's naar binnen, hetgeen verhinderde, dat de klep gesloten werd. Daar de ketels van de „Baudin" gereed waren voor een inspectie, was het niet mogelijk de stoompompen van Thirion te werk te stellen. Wegens den sterken aanwas van het water, riep de commandant de hulp in der havenautoriteiten. Alle dienstvaartuigen onder stoom kwamen daarop langszijde. Niettegenstaande de snelle hulp was de diepgang toen van 7.65 tot 8.20 M. toegenomen. Alle pompen konden de toename van water toen juist beletten. Tegen 1u was een der eigen ketels stoomklaar en was het gevaar geweken. In den avond was een der dokken gereed om het schip op te nemen. (*le Yacht*).

Op 't slagschip **„Formidable"** is het 37 cM. stuk in barbettetoren vervangen door IV 16.5 cM. kns. in gepantserde reduits; de „Admiral Baudin" en „Duperre" zullen daarna dezelfde wijziging ondergaan. (*le Yacht*).

Wij geven in de volgende tabel, naar aanleiding van het op 14 Jan. j.l. te water laten der **„Oceanic"**, een overzicht der grootste tot dusverre gebouwde stoomschepen met enkele bijzonderheden hen betreffende:

Naam.	Bouwmeester.	Van stapel geloopen.	Lengte.	Breedte.	Holte.	Diepgang.	Deplacement.	Cylinder- Doorsnede.	Cylinder- Slag.	Druk in KG. per cM².
			M.					mM.		
Great Eastern .	Scott Russell	1858	207,3	25,3	17,5	7,8	27.000	4. 1878, 4. 2134	1219	1,05—1,7
Brittannic . . .	Harland en Wolff.	1874	138,7	13,7	11,0	7,2	8.500	2. 1219, 2 2109	1524	4,92
Arizona	Fairfield Co.	1879	137,2	13,8	11,3	6,7	—	1. 1575, 2. 2286	1676	6,33
Servia.	Thomson.	1881	157,0	15,8	12,3	7,1	9.900	1. 1829, 2. 2539	1980	6,33
Alaska	Fairfield Co.	1881	152,4	15.2	12,1	6,7	—	1. 1727, 2. 2539	1828	7,03
City of Rome. .	Barrow Co.	1881	165,2	15,8	11,8	6,7	11.230	3. 1168, 3. 2184	1828	6,33
Oregon	Fairfield Co.	1883	152,4	16,4	12,2	7,0	—	1. 1777, 2. 2641	1828	7,74
Paris	Thomson.	1888	160,6	19,2	12,5	7,0	13.000	2.1143, 2.1803, 2. 2870	1524	10,55
Teutonic	Harland en Wolff.	1890	172,2	17,5	12,8	6,7	12.000	2.1092, 2.1727, 2.2794	1524	12,66
Campania . . .	Fairfield Co.	1893	182,9	19,8	12,6	7,0	—	4.939, 2.2005, 4.2489	1752	11,60
K. Wilhelm d. Gr.	Vulcan Co.	1897	190,5	20,1	16,1		20.000	1320, 2279, 2373, 2450, 2450	1749	12,52
Oceanic	Harland en Wolff.	1899	208,8	20,7	14,9	9,9	28.500	1207, 2005, 2. 2361	1828	13,51

Voor de onderzeesche torpedoboot „**Français**", voor wier bouw 300000 francs noodig waren, werd bij openbare inschrijving voor 320000 fr. geteekend; terwijl er nog groote bedragen, voornamelijk uit Algiers zijn toegezegd. Het overtollige bedrag zal gebruikt worden voor den bouw van zoodanige tweede boot, die dan den naam „**Algérien**" zou krijgen.

ITALIË.

De 6 torpedojagers van 250 ton en 30 mijl, welke in September op stapel werden gezet, worden genoemd „**Dardo**", „**Strale**", „**Nembo**", „**Turbine**", „**Aquilone**" en „**Borea**". (*Mittheilungen*).

De verbouwing van de „**Dandolo**" is in November jl. gereed gekomen. (*Mittheilungen*).

De 1e kl. torpedoboot „**Condor**" bereikte op een proeftocht 19 mijl met natuurl. trek en 21.26 mijl met geforc. trek. (*Mittheilungen*).

JAPAN.

Een **slagschip** van 15000 ton is bij Vickers besteld. (*le Yacht*).

De torpedojager „**Shiranni**" is bij Thornycroft te water gelaten, geheel gereed voor hare proeftochten; zij meet 275 ton en moet 5500 I.P.K. ontwikkelen en 30 mijl loopen. (*le Yacht*).

Het 1e klasse pantserschip „**Asahi**" is 13 Maart te water gelaten; totale lengte 130 M., breedte 22.9 M., gemiddelde diepgang 83 dM., waterverplaatsing 15400 ton. De pantsergordel strekt zich uit over 76 M. en is 22.8 cM. dik, 1.67 boven en 0.81 onder de waterlijn, een secondaire pantsering tot aan het opperdek over dezelfde lengte van 15.2 cM. dikte; pantserdek 10 cM.; bewapening IV kns. v/30.5 cM. in 2 barbettetorens, gedekt door schilden; XIV kns. v/15.2 cM. snelvuur in kazematten; XX v/7.6 cM.; VIII v/4.7 cM. en IV landingkns.; IV onderwaterlanceerinrichtingen. (*le Yacht*).

De torpedojager „**Yugiri**" werd geheel uitgerust en met stoom in de ketels, 26 Januari bij Thornycroft te water gelaten. (*Mittheilungen*).

De gepantserde kruiser „**Asama**", van 9750 ton, begon zijn proeftochten met 4 ketels zeer voldoende; 6-uursproeftocht, natuurl. trek, met Japansche stokers, 20.37 mijl, met 13000 P.K. en 141 omwentelingen; proeftocht met geforc. trek 22 mijl, met 19000 P.K. en 158 omwentelingen. (*le Yacht*).

De beschermde kruiser „**Chitose**", van 4760 ton, 17000 P.K. en 22.5 mijl, heeft zijn proeftochten begonnen en bereikte 23 tot 24 mijl. (*le Yacht*).

De torpedojager „**Yugiri**", van 275 ton, gebouwd bij THORNYCROFT, deed een 3-uursproeftocht met geforc. trek. Gewicht aan boord 35 ton; P.K. 5500. Zij verkreeg 30.15 mijl.
(*le Yacht*).

De torped.jager „**Shiranni**", van 275 ton, 5500 P.K. en 30 mijl, gebouwd bij THORNYCROFT, deed een proeftocht met 35 ton gewicht aan boord. Op de gemeten mijl werd verkregen 30.44, en als gemiddelde van 3 uren 30.5 mijl. (*le Yacht*).

De torpedojager „**Inadsuma**", gebouwd bij YARROW, deed een 3-uursproeftocht met 35 ton gewicht aan boord en bereikte een gemiddelde vaart van 31 mijl. (*le Yacht*).

Een **pantserplaat** gelijk die voor het slagschip „Asahi" bestemd, werd door ARMSTRONG & Co. beproefd. De plaat was 2,4 × 2,4 cM. en 215 mM. dik en werd beschoten met Wharler-Sterling pantserprojectielen van ARMSTRONG, wegende 112,5 KG. De trefsnelheden waren 566, 588 en 620 M./sec., waarbij alle projectielen braken en slechts indeukingen van hoogstens 76 mM. gaven. Behalve eenige lichte scheurtjes bleef de plaat onbeschadigd. Aan de achterzijde was de grootste uitbuiging 37 mM. De plaat was geleverd door JOHN BROWN te Sheffield.
(*Mitth. a. d. G. d. S.*)

Bij het **nieuwe pantserschip** bij VICKERS SONS & MAXIM in aanbouw worden de 15 cM. snelv. kns. niet opgesteld in afzonderlijke kazematten, maar ter betere bescherming van het boord worden er aan beide zijden van het schip over de lengte waar de nevenbatterij staat een licht boordpantser en daaraan evenwijdig achter de batterij binnen boord een tweede pantser aangebracht, terwijl de stukken geïsoleerd worden door dwarsscheeps loopende pantserbeschotten.
(*Army and Navy Journal*).

NOORWEGEN.

Bij ARMSTRONG zijn **2 pantserschepen** besteld. Zij zullen een gewijzigd type „Harald Haarfagre" vormen. Waterverplaatsing 4000 ton, 15 mijlvaart. Belleville-ketels. De bewapening zal bestaan uit II kns. v. 20,3 cM. in torens, VI kns. v. 15,2 cM. snelvuur, geschut van kl. kal. en mitrailleurs in groot aantal en 2 torpedo-lanceerinrichtingen. (*le Yacht*).

OOSTENRIJK.

De 25 mijls torpedoboot „**Kigyo**" is 25 Jan. bij YARROW te water gelaten. (*le Yacht*).

De bij YARROW gebouwde torp.boot „Kigyo" van 115 ton, bereikte op een proeftocht 24,3 mijl (in plaats van 24 mijl, die verwacht werden).

De tocht duurde 3 uren, terwijl de boot 44 ton gewicht aan boord had, overeenkomende met volledige uitrusting en volle kolenruimen. (*le Yacht*).

De 1e kl. torpedoboot **„Python"** van 145 ton is bij YARROW te water gelaten, de laatste van een 4-tal van hetzelfde type. (*le Yacht*).

De 1e kl. torp.boot **„Python"** van 115 ton, gebouwd bij YARROW, deed een proeftocht met 44 ton gewicht aan boord; met 12 atm. keteldruk werden verkregen 2000 P.K., 350 omwentelingen en 24,3 mijl als gemiddelde gedurende 3 uren. (*le Yacht*).

RUSLAND.

Bij LAIRD is een torp.jager van 370 ton de **„Som"** in aanbouw. Bij SCHICHAU de 4 torp.jagers van 350 ton de **„Delphin"**, **„Katsatka"** **„Kit"** en **„Skat"**. De snelheid moet 27 mijl bedragen. De laatste 4 kosten 1,180,000 frcs. per stuk. (*le Yacht*).

De gepantserde kruiser **„Gromoboy"** van 12336 ton, 14500 I.P.K. en 20 mijl is gereed om te water gelaten te worden. Zoodra het ijs het mogelijk maakt, wordt het schip te water gelaten en zal dan spoedig gereed zijn. (*le Yacht*).

Het pantserschip **„Pobieda"** is op stapel gezet op de helling waar de „Peresviet" stond te St. Petersburg. De totale lengte zal 129,5 M., de breedte 22 M. worden, gemiddelde diepgang 75 dM. bij een waterverplaatsing van 12500 ton en 18 mijlsvaart. (*le Yacht*).

Het nieuwe slagschip **„Poltava"** bereikte op een 12 uurs proeftocht 16,29 mijl en ontwikkelde 11000 I.P.K. in plaats van 10600 I.P.K., die verwacht werden. Waterverplaatsing 11000 ton, schroeven met 4 bladen van 5,18 M. middellijn. (*Mittheilungen*).

Naar aanleiding van de **beproevingen** met de torpedoboot No. 260 in de Zwarte Zee met het stoken van petroleum als brandstof, heeft men voor de daarbij behoorende inrichting voor den vervolge het systeem van den machinist SHICHENSNOVITCH aangenomen, waarbij de verstuiving en inspuiting der petroleum door mechanische middelen plaats heeft. (*le Yacht*).

De begrooting voor 1899 is 224,275,500 frcs., d. i. 43,240,500 frcs. hooger dan in 1898, waarvan 39.813,015 frcs. voor aanbouw. (*le Yacht*).

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

Het schema van aanbouw, ingediend door M. LONG, toont aan dat het Departement gebruik maakt van opgedane ondervinding. Er zullen namelijk worden aangebouwd:

3 slagschepen van 13500 ton, zoo zwaar mogelijk gepantserd en bewapend en met zoo groote snelheid en af te leggen weg, als maar practisch mogelijk zal blijken.

Evenzoo **3 gepantserde kruisers** van 12000 ton, 3 beschermde kruisers van ongeveer 6000 ton en 6 kleinere kruisers van 2500 ton.

Al deze schepen zullen de grootst mogelijke strijdwaarde verkrijgen, doch als bijzonderheid zij vermeld, dat alle zonder onderscheid gekoperd zullen worden.

De torpedojager **„Bailey"** van 265 ton, 5600 I.P.K. en 30 mijl in aanbouw bij Morris Heights te New-York zal, zoodra de rivier vrij van ijs is, te water worden gelaten; men schijnt op 33 mijl vaart te rekenen. (*le Yacht*).

De kruisers **„Raleigh"** en **„Cincinnati"** van 3180 ton, 10000 I.P.K. en 20 mijl zullen nieuwe machines en ketels krijgen, benevens grootere kolenbergplaatsen, daar de tegenwoordige kolenberging van 800 ton voor deze soort van schepen te klein is. (*le Yacht*).

De 1e kl. torp.boot **„Rowan"** van 185 ton, bereikte op een 2 uurs proeftocht 27,2 mijl (26 mijl werden verwacht) met 368 omwentelingen, 3200 P.K., en een keteldruk van 15 tot 17,5 atm. (*le Yacht*).

De torp.boot **„Fox" No. 13** van 110 ton, 1750 P.K. en 22,5 mijl bereikte 23,13 mijl met 381 omwentelingen. Het contract was 22,5 mijl en 370 omwentelingen. (*Army and Navy Journal*).

Hiron S. Maxim schrijft in de „North America Review": Het eerste **rookelooze kruit** dat ik in Engeland maakte, werd op dezelfde wijze vervaardigd als het Fransche. Ik had een partij uit schietkatoen (onoplosbare nitro-cellulose) verkregen. Sommige dezer soorten gaven zeer goede resultaten, kort na de vervaardiging, maar na eenige maanden werden de korrels minder helder, en vezelig, en hadden een groote verbrandingssnelheid. Bij onderzoek bleek het dat er eerst nog 1 à 2 % van het oplossingsmiddel aanwezig waren, die bij geheele verdamping door den loop der tijden den aard van het kruit geheel veranderd hadden. Ik voegde toen bij het kruit ongeveer 2 % ricinus-olie, dat tengevolge had dat deze olie in het kruit bleef, nadat het oplossingsmiddel geheel verdampt was, en dat het kruit geheel goed blijft, zoodat kruit in 1889 gemaakt nog even goed is als nieuw. (*Army and Navy Journal*).

Bij het nemen van proeven met een lading van rookvrij buskruit sprong te Sandy Hook een 25 cM. kn., waarbij een man gedood werd door het uitvliegend sluitstuk, dat door de dekkking, waarachter de manschappen opgesteld waren, heenvloog, en 2 man gewond. De oorzaak van de buitengewone spanning, die het buskruit ontwikkeld moet hebben, is onbekend. (*Army and Navy Journal*).

Door de „Laflin and Rand Powder Company" is een nieuw nitro, rookvrij kruit uitgevonden, in den handel gebracht onder den naam van **Sporting Rifle Smokeless**, dat gebruikt kan worden in patronen van geweren en revolvers, ontworpen voor zwart

kruit; de lading is veel kleiner dan die met zwart kruit, doch behoeft niet vastgelegd te worden; bij het $11^1/_4$ mM. Springfield gew. is dit kruit ingevoerd en wordt de oorspronkelijke lading van 4.47 Gr. teruggebracht op 1.45 Gr.

(*Army and Navy Journal*).

Proeven genomen met het nieuwe 12.5 cM. BROWN-geschut gaven een druk van ± 2500 atm. en een V_0 van 790 M.

(*Army and Navy Journal*).

De nieuwe 33 cM. kanonnen voor het type „**Kearsarge**" met een nieuw sluitingssysteem, FLETCHER, zijn beproefd; het sluitstuk werd geopend in $8^3/_4$ sec., en een schot wordt gelost in 1^m47^s, dit is tweemaal zoo vlug als bij dezelfde kanonnen van ouder model op 't type „Indiana". Ook heeft men een nieuw soort rookvrij kruit gevonden, dat aan alle gestelde eischen voldoet, en de aanv. snelh. vermeerdert.

(*Le Yacht*).

Bij onderzoek van het jacht „**Defender**", bij welks bouw zeer veel aluminium is gebruikt, is gebleken dat dit metaal op verscheidene plaatsen, waar het aan andere metalen verbonden was, verteerd was. Overal waar vocht was, was ook het aluminium aangetast.

Door de zorgen van Col. ROOSEVELT, toen deze nog Assistent Secretary of the Navy was, is een commissie benoemd om te onderzoeken, welke der vele manieren om hout onbrandbaar te maken het deugdelijkst was.

Deze commissie heeft gedurende acht maanden alle bekende manieren om hout onbrandbaar te maken onderzocht en kwam tot het resultaat, dat het hout, langs electrischen weg behandeld, ver boven al het andere staat.

Sommige der commissie-leden hielden staande, dat dusdanig hout in een zeegevecht even gevaarlijk is, als ongeprepareerd hout, maar het meerendeel der officieren, waaronder Admiraal SAMPSON, Admiraal HICHBORN, enz. toonden zich uitstekende advocaten voor dit soort hout.

Het Departement van Marine, dat zich met het rapport vereenigde, heeft bepaald, dat voortaan al het hout, dat bij nieuwen aanbouw zal gebruikt worden, moet behandeld worden volgens het hier bedoelde electrische proces.

(*Army and Navy Journal*).

Door het opnemingsstoomschip „**Penguin**" (Captain FIELD) is in de buurt van den Tonga Archipel grootere diepte gevonden, dan nog ooit te voren ergens gelood was. Tusschen Tonga en Auckland werd een diepte van 4762 vademen (8714 M.) gevonden met de „Patent sounding machine", die aan alle oorlogsschepen verstrekt wordt. De temperatuur was op deze diepte 35°.5, terwijl die aan de oppervlakte 82° was.

Eene diepte van 4655 vm. was vroeger door Commander

BLAKE U.S.N. nabij Japan gevonden; 4561 vm. door Lieut.-Commdr. BROWNSON U.S.N. nabij Porto Rico.

De „**Reine Mercedes**" is weder gelicht en in de haven van Santiago binnengesleept.

Voor de havenverdediging van New-York wordt een 40 cM. kanon geplaatst. Het gietstuk woog 10.315 K.G.; de kosten zijn 150.000 doll., de aanv. snelh. moet 600 M. zijn.

(*Army and Navy Journal*).

In de „Revista Maritima" komt een stuk voor van Lieut. RONCAGLI waarin deze 't nut van de torpedo als aanvalswapen bespreekt. Hij gaat hiertoe de geschiedenis er van na en komt tot 't resultaat, dat van de elf keer, dat dit wapen gebruikt is, slechts vijf maal en dat nog wel uitsluitend tegen ten anker liggende schepen succes werd behaald. Van de drie aanvallen in de vaart werd geen enkelen keer noemenswaardig succes ondervonden. Voorts dat bij grootere waakzaamheid en betere bediening van 't geschut, bovengenoemde vijf keeren mogelijk nog tot nul waren gereduceerd.

In „La Marine Française" komt echter een stuk van Comm. VIGNOT voor, waarin hij de torpedo „la reine des armes" noemt en haar een zeer groote rol in aanstaande zeegevechten voorspelt. Volgens dezen zouden zulke gevechten steeds door het geschut geopend worden, maar na donker met de torpedo eindigen. Voorts zoude steeds *hij* overwinnaar zijn, die dit wapen het best weet aan te wenden.

't Is in ieder geval een onderwerp waarover reeds veel geschreven is en waarover de opinies mogelijk nog lang verdeeld zullen blijven.

In „La Marine Française" komen onder 't hoofd: Impressions espagnoles een achttal verklaringen voor van ooggetuigen bij den slag van Santiago en komt de schrijver o. a. tot de volgende gevolgtrekkingen:

Als men nu deze verklaringen van ooggetuigen vergelijkt met het rapport, dat uitgebracht is nadat de wrakken zooveel doenlijk waren bestudeerd, dan zal men zien wat hier in werkelijkheid verstaan moet worden onder „een moordend vuur".

Uit zekere bron is bekend, dat door de Amerikanen 9450 projectielen werden verschoten en ongeveer 120 treffers, dus $1^1/_4$ $^0/_0$, werden verkregen. Deze zouden, wat betreft 't zwaar en middelbaar kaliber, verdeeld zijn als volgt:

Granaten van 4":	251 schoten, 8 treffers, t. w.: „Theresa" 1, „Oquendo" 5 en „Vizcaya" 2.
id. „ 5":	473 schoten, 20 treffers, t. w.: „Theresa" 5, „Oquendo" 5, „Vizcaya" 6 en „Cr. Colon" 4.

Granaten van 8 ″:	200 schoten, 10 treffers, t. w.: „Theresa" 3, „Oquendo" 3, „Vizcaya" 4.
id. „ 12″ en 13″:	120 schoten ongeveer en 2 treffers op de „Theresa".

Men ziet hieruit, dat de „Oquendo" nog 't meest getroffen is en dat zij toch slechts door 13 granaten van 4″ tot 13″ geraakt werd.

Hieruit kan al dadelijk de gevolgtrekking gemaakt worden dat de overwinning niet behaald is op de schepen maar op hun personeel, dat de stukken heeft verlaten en niet met de vereischte kalmte en overleg den brand heeft bestreden.

De schepen, die toen op den wal zijn gezet, hebben daar rustig kunnen uitbranden; de torpedo's zijn ontploft evenals de munitiebergplaatsen, en eerst nadat al deze verwoestingen hadden plaats gehad zijn de photografieën genomen, die ons een verward net van ijzerwerk vertoonende dekken, omgeslagen masten en uit elkaar gevlogen huiden te aanschouwen geven.

Zeker is het dat deze schepen er in de verste verte niet zóó treurig uitzagen, toen hunne resp. commandanten 't besluit namen zich op den wal te zetten.

Het lichte geschut, waarvan 't overweldigende vuur het moreel zoo zou hebben geschokt, is toch niet in staat geweest meer dan bijv. 42 treffers te behalen van 47 mM. op de „Oquendo" en dat, niettegenstaande de „Iowa" 1056, de „Brooklyn" 1200- de „Gloucester" 1900 projectielen van dit kaliber hadden verschoten.

We willen slechts hiermede in 't licht stellen, dat niets minder waar is, dan dat de Spaansche kruisers geheel doornageld zouden zijn geweest.

Ook het personeel heeft minder verliezen geleden, dan men wel zoude meenen.

Dit bestond bij het vertrek, de officieren mede gerekend, uit 2227 koppen. Van dit aantal kwamen in 't geheel 392 om het leven en is dit het totaal der gesneuvelden, verdronkenen en door Cubanen vermoorden . . . .
. . . .

BOEKBEOORDEELING.

Theorie van het schip. Beginselen der theoretische scheepsbouwkunde door Jhr. M. RAPPARD, scheepsbouwkundig en werktuigkundig Ingenieur. Leiden, Gebr. VAN DER HOEK 1899. Prijs *f* 2.50.

Dit boek werd der redactie ter aankondiging toegezonden

en maken wij van deze gelegenheid gebruik er ons oordeel over te zeggen. Om dusdanig boek evenwel goed te kunnen beoordeelen, moet men het geheel hebben doorgewerkt en er geheel in thuis zijn en het is duidelijk dat ons hiervoor de tijd nog ontbroken heeft.

In zijn voorwoord zegt schrijver, dat hij getracht heeft in een lang gevoelde behoefte te voorzien. 't Is waar, er bestond behoefte aan een nieuw, niet te uitgebreid werk over theoretischen scheepsbouw, ook voor ons zeeofficieren, want hoe goed en zakelijk het theoretisch gedeelte in ARKENBOUT SCHOKKER ook behandeld is, het is op vele plaatsen te beknopt. Dit vond echter zijn oorzaak in den beperkten tijd, die op 't Kon. Instituut voor de Marine voor 't onderwijs in den theoretischen scheepsbouw disponibel was en in de omstandigheid, dat dit boek speciaal voor 't onderwijs aldaar geschreven is.

Het was ons dan ook aangenaam te vernemen, dat de heer RAPPARD een boek over theoretischen scheepsbouw in het licht zou geven, waarin, zooals we hoopten, vooral de stabiliteit wat uitvoeriger zou zijn behandeld.

Dit laatste nu is het geval en we zouden haast zeggen, wel wat al te uitvoerig. Als we echter bedenken, dat het werk niet speciaal voor de zeeofficieren is geschreven, maar voor veel ruimer kring bestemd is, dan mag hiervan zeker niets gezegd worden.

In plaats van tien verschillende rekenwijzen ter bepaling der stabiliteit hadden wij echter liever een hoofdstuk gewijd gezien, aan het ontwerpen van schepen en 't bepalen der meest gunstige vormen, in verband met de volheidscoëfficienten σ, ω, δ, enz., die in 't geheel niet behandeld zijn. Alleen wordt δ onder aan pag. 93 even genoemd.

De volgende hoofdstukken, over weerstand en over slingeren zijn daarentegen niets te uitvoerig. Zelfs hadden wij het gedeelte dat over het slingeren handelt — niet in een dok maar — tengevolge van golven, dus zooals het in werkelijkheid voorkomt, gaarne uitvoeriger behandeld gezien. In 1884 reeds wees Admiraal E. GARDINER FISHBOURNE op het noodzakelijke, de stabiliteit van een schip niet enkel te beschouwen: *experimented in a tin dish*. Schrijver wijdt hieraan slechts enkele bladzijden en toch is het slingeren in een dok slechts de inleiding voor het werkelijk slingeren ten gevolge van golven. Mogelijk heeft de vrees voor een te lijvig en dus te duur boekwerk voorgezeten, maar dan zeggen we weer: waarom dan niet liever hiervoor het hoofdstuk over de „werking van 't roer" weggelaten?

Op vele plaatsen laat echter dit werk aan duidelijkheid zeer veel te wenschen over. Zoo zal voor iemand, die den integrator van AMSLER niet kent, de beschrijving op pag 5 e. v. niet voldoende zijn, om zoowel aangaande de inrichting als het gebruik een zuiver inzicht te verkrijgen. In den inhoud wordt trouwens ook alleen de theorie over dit werktuig vermeld.

Zoo is de stabiliteitsproef op pag. 18 niet volledig. Een voorbeeld, ontleend aan de practijk, ware hier zeer op zijn plaats geweest. Voorts had hier bepaald bij moeten staan, dat het schip vooraf behoort lensgepompt te worden, dat het schip met den kop op den (vooral zeer geringen) wind, dient gelegd te worden, dat meestal meerdere slingers (schietlooden) worden gebruikt, enz. Hierbij eene vraag. Geldt de regel van BORDA, die voor getuigde schepen zoo goed voldeed, in 't geheel niet voor de tegenwoordige schepen, dat hij in 't geheel niet genoemd wordt?

De becijferingen zijn meestal dusdanig bekort, dat deze zeer lastig te volgen zijn.

Op pag. 10 wordt de afstand van 't metacentrum tot 't drukkingspunt: metacenterhoogte genoemd, terwijl bekende schrijvers als WHITE, REED, enz. toch onder de hoogte van 't metacentrum verstaan den afstand van 't metacentrum tot het zwaartepunt van het schip.

Zoo zouden de figuren ook duidelijker zijn, als de krachten verticaal werkten en dus de figuren zooveel gedraaid waren (zie o.a. fig. 6, 7, 11, 15, enz.) Fig. 34 is niet zuiver geteekend; de verschillende ordinaten zijn gelijk: $Wh\cos^2\theta$, bij 45° moet dus de ordinaat gelijk $^1/_2$ Wh of in de figuur gelijk $^1/_2$ WO zijn. W is ook niet, zooals op pag. 56 gezegd wordt, de windkracht, maar de windkracht vermenigvuldigd met 't zeiloppervlak, bij helling dus $\times \cos\theta$.

Waarom wordt bij de kromme van metacenters op pag. 32 de grafische voorstelling van BARNES genomen en niet de graf. voorstelling, zooals die bij de teekeningen aan onze oorlogsschepen verstrekt wordt, zonder de onder 45° hellende lijn?

Waarom wordt niet vermeld, dat bij globale berekeningen voor de langscheepsche metacenterhoogte, meestal met voldoende nauwkeurigheid de lengte van 't schip kan genomen worden?

Waarom wordt verder 't metacentrum in de figuren den eenen keer door M. en den anderen keer door m aangeduid, zonder dat het den eenen keer 't initial en den anderen keer 't shifting metacenter is, terwijl in de becijferingen dikwijls de groote letter gebruikt wordt, en in de figuren de kleine letter staat of omgekeerd?

Bepaald jammer is het, dat dit boek met zoo weinig zorg is gecorrigeerd; vooral voor een studieboek is dit zeer lastig.

Om slechts enkele voorbeelden te noemen. Op pag. 1 regel 4 v. o. moet in plaats van $^1/_2\, l\,(y_0 + y_1 + y_2 + y_3)$ gelezen worden $^1/_2\, l\,(y_0 + 2y_1 + 2y_2 + y_3)$.

Op pag. 2 regel 9 v. o. moet in plaats van $^4/_3\, l\,\frac{2y_1 - y_0 + y_2}{2}$ gelezen worden $^4/_3\, l\,\frac{2y_1 - y_0 - y_2}{2}$.

Op pag. 2 regel 4 v. b. en pag. 3 regel 2 v. b. worden de eerste en de tweede regel v. SIMPSON beide uit de formule van de parabool van den derden graad afgeleid. Alleen toch de

eerste regel van SIMPSON wordt afeleid uit de formule $y = A + Bx + Cx^2$.

Op pag. 54 regel 10 v. o. staat MC, dat UC moet zijn.

Op pag. 99 is een heele figuur weggelaten. Wel is deze zeer gemakkelijk zelf te teekenen, maar toch moest zulks niet voorkomen.

Andere doch niet hinderlijke drukfouten komen ook in grooten getale voor. Moeten hiertoe ook gerekend worden de meervoudsvormen van „roer" op bladz. 133, waar tot tweemaal toe 't woord „roers" gebruikt wordt?

Niettegenstaande al het bovenstaande, is dit boek bepaald een aanwinst. Wij hadden evenwel over het geheel liever *meer* beschouwingen en *minder* formules gehad en dit dan ten koste van enkele genoemde gedeelten, maar zooals gezegd, dit zijn persoonlijke opvattingen, die mogelijk niet door den schrijver gedeeld worden.

Onder den titel van „de Nederlandsche Marine" is bij de firma JOH. G. STEMLER Cz. te Amsterdam in 't licht verschenen een boekje van 92 bladz.

De schrijver, de WelEerw. heer F. J. H. EVERS, R. K. Pr. en Kapelaan te Haarlem, heeft zich daarin tot taak gesteld een schets te leveren van onze Nederlandsche oorlogsvloot, gedeeltelijk in vergelijking met die van andere natiën, om daardoor, zooals hij zich uitdrukt, buiten den kring der marine onze vloot meer te doen kennen en waardeeren.

Bij aandachtige lezing dezer schets is ons gebleken, dat schrijver, waar hij cijfers, afmetingen, bewapening, dikte van pantsers enz. aanhaalt, gebruik gemaakt heeft van goede bronnen. De inhoud is verdeeld in de volgende hoofdstukken:

Een woord vooraf.
Noodzakelijkheid van het bezit eener vloot.
De soort van schepen, waaruit een vloot moet bestaan.
De indeeling der schepen.
Pantserschepen.
Kruisers.
Torpedobooten.
Kustverdedigers.
De Nederlandsche scheepswerven.
De Marinewerf.
De Schelde.
Het etablissement Feijenoord.

Het boekje is met duidelijke letter gedrukt en bevat 4 afbeeldingen in autotypie, voorstellende Hr. Ms. „Piet Hein", Hr. Ms. „Friesland", Hr. Ms. „Reinier Claeszen" en een kijkje aan boord op een vischtorpedo en lanceerinrichting.

Wij meenen dat de schrijver geslaagd is in de taak die hij zich voornam en kunnen de schets ter lezing aanbevelen.

Wij veroorloven ons de volgende opmerkingen.

Met de betiteling op bladz. 4 van onze 3 schepen type „Kortenaer" als onze 3 nieuwste slagschepen kunnen wij ons niet vereenigen, al ware het, zooals blz. 15 aangeeft, slagschepen 2e of 3e klasse.

In het slagschip zijn alle eigenschappen van een krachtig oorlogsschip in de meest volkomen mate vereenigd, zoowel de bewapening en de pantsering als de snelheid en de zeewaardigheid. De schepen type „Kortenaer" voldoen aan deze voorwaarden niet.

Blz. 6 zegt Schrijver: „Als Amerika b.v. eens op Atjeh gedaan had wat het nu in naam der menschelijkheid (?) wederrechtelijk ep Cuba heeft verricht . . . . . wat hadden wij dan kunnen doen? . . . . . Dan hadden wij de verouderde fregatten „van Speyk", „Atjeh" e. a. kunnen uitzenden, die evenals de „Reina Cristina", het Spaansche admiraal- of vlaggeschip, zouden zijn in brand geschoten, alvorens zij een schot hadden gelost.

Hierin gaan wij met des schrijvers zienswijze niet mede. Hoewel wij ons niet voorstellen, dat eenige dier schepen van verouderd type tegen het moderne materieel der Amerikanen veel hadden verricht, gelooven wij niet, dat een Nederlandsch bevelhebber in dit geval den vijand in een baai had afgewacht, al was het onder de bescherming van landbatterijen. De geschiedenis leert, dat een minderwaardige vloot een sterkeren vijand in zijn bewegingen belemmert, en hem uitput, zoo hare verblijfplaats onbekend is, terwijl zij bij ontmoeting tot ondergang gedoemd is.

Ook waar Schr. op blz. 7 zegt: „want als de snelle zeewaardige torpedojagers van de nieuwste constructie „Terror", „Furor" e. a. door het Amerikaansche geschut werden ontredderd of in den grond geboord, dan mag men niet verwachten, dat aan ons gedeeltelijk verouderd torpedomateriaal een beter lot beschoren zou zijn", kunnen wij niet met hem instemmen.

Schr. laat hier een grooten factor buiten beschouwing, die tot het verloren gaan van dit materieel heeft bijgedragen en wel wordt door hem over 't hoofd gezien de wijze, waarop deze booten in het gevecht optraden. Wij veronderstellen, dat een Nederlandsch vlootvoogd gezorgd zou hebben, dat de kwetsbare torpedojagers niet aan het vuur van den vijand zouden blootgesteld geweest zijn, alvorens zij òf binnen lanceerafstand waren gekomen òf hunne verschijning buiten de dekking der eigen gepantserde vaartuigen onvermijdelijk voor hun behoud was.

Bladz. 16. De schrijver noemt bij de hoofdvereischten voor een slagschip de torpedobewapening niet, op bladz. 37 en 39 komt de torpedobewapening wel voor bij het slagschip. Zij had echter op bladz. 16 niet mogen ontbreken.

Bladz. 24. Waar de schrijver vermeent, dat de pantsering

der „Colon" de oorzaak was, dat zij het 4 uur lang tegen den vijand kon uithouden, is hij onjuist. Zooals uit het rapport van den Amerikaanschen bevelhebber blijkt (zie Marineblad 18e jaarg. 4e afl.) kwam de „Colon" spoedig aan het hoofd der gejaagde schepen en buiten het bereik van het Amerikaansche geschut, tot zij later werd ingehaald en te 12u50 onder vuur kwam, waarop zij te 1u20 den strijd opgaf. Dat de „Colon" haar vlag eerst ± 4u na het verschijnen uit de baai neerhaalde, was dus meer een gevolg van haar snelheid, waardoor zij in den aanvang van den strijd een voorsprong had, dan wel van de bescherming van haar pantser.

Bladz. 26 en 37. De opvatting van den schrijver dat alleen de kardoezen door de munitiekokers naar het geschut worden gevoerd is verkeerd. Kardoezen zijn zakken gevuld met buskruitlading. De munitiekokers zijn ook bestemd voor den aanvoer van projectielen en bij het snelvuurgeschut van patronen.

Bladz. 32. De schepen type „Kortenaer" voeren geen revolverkanonnen van 3,7 cM., hetgeen Schr. meent.

Dat de 2 kanonnen van 21 cM. in den barbette-toren wel nooit tegelijk zullen worden afgeschoten is een onjuiste opvatting. Onder het bereik van den toren-commandant is zelfs een afvuurinrichting aanwezig, waarmede hij beide kanonnen ook gelijktijdig kan afvuren.

Bladz. 39. Dat de stevens ontbreken bij onze kruisers is niet mogelijk, waarschijnlijk bedoelt Schrijver ramstevens.

Bladz. 46. Waar Schr. zegt dat het geschut van 28, 21 en 17 cM. van H. M. „Wilhelmina" niet van modern kaliber is, schijnt hij het begrip kaliber te verwarren met constructie. Kaliber is de middellijn der ziel over de velden.

Bladz. 47. Waar Schr. zegt: De „Kon. Wilh. der Nederl." schijnt een proefschip geweest te zijn dat niet voldaan heeft..... onderschrijven wij dit niet. Schr. schat de gevechtswaarde van dit schip te gering.

Bladz. 48. Hier vraagt Z.W.E. of het onmogelijk zou zijn aan boord van onze grootere oorlogsschepen, die geruimen tijd op zee doorbrengen, een Katholiek geestelijke te plaatsen? De beantwoording dezer vraag is niet in een korte aankondiging van een boekwerk te behandelen.

Wij meenen hier te moeten aanteekenen, dat wanneer onze herinnering ons niet bedriegt, eenige jaren geleden op Hr. Ms. „Wassenaer" 12 % der in opleiding zijnde 700 jongens Roomsch Katholiek waren. Zou de in te schepen geestelijke dan R. K. moeten zijn?

Bladz. 60 en 61. Op onze kruisers worden uitsluitend patronen door de munitiekokers aangevoerd, geen kogels, granaten of kardoezen.

Bladz. 62 en 63. Omtrent een voorgestelde wijziging in de bewapening der pantserdekschepen merken wij op, dat door deze zwaardere bewapening het gewicht voor de artillerie beschikbaar waarschijnlijk te groot zou worden, hetgeen dan zou gevonden moeten worden door den voorraad patronen kleiner te maken. Hiertegen zou ook weder veel aan te voeren zijn. Een oorlogsschip van de grootte dezer kruisers en van beperkten diepgang is een compromis tusschen verschillende eischen.

Bladz. 68. Het verdwijnen onder de golven van torpedobooten, waardoor ze een uiterst moeilijk mikpunt vormen voor vijandelijk geschut, is waarschijnlijk uit de pen van den schrijver gevloeid, zonder daarbij de werkelijke beteekenis dezer woorden te bedoelen. De lezers, voor wie het boekje bestemd is, zouden daardoor echter verkeerde begrippen kunnen verkrijgen.

Bladz. 70, regel 6 v. o. Ook Schwarzkopf-torpedo's zijn bij ons in gebruik.

Bladz. 71, regel 8 v. o. Schr. verwart hier den druk der gecomprimeerde lucht, met behulp waarvan de torpedo haar baan aflegt, met den lanceerdruk.

Bladz. 77. Het met goed gevolg deelnemen van monitors in den jongsten oorlog is overdreven te noemen.

De heer WILSON zegt o. a. in „Army and Navy Journal" in zijn „Gevolgtrekkingen uit den Spaansch-Amerikaanschen strijd" onder II: De monitor voldoet niet door haar geringen kolenvoorraad en is als geschutopstelling zeer gebrekkig.

Op bladz. 78 kan ZWE. zich niet weerhouden zijn politieke beginselen te laten spreken, waar hij de gelden betreurt die aan schoolpaleizen worden verspild.

Bladz. 84 regel 17 v. b. staat 5, moet zijn 6.

Dat dit werkje geschreven is door een R. K. priester wekte onze verbazing. Toch is dit niet de minste reden om den schrijver te wraken, waar hij blijk geeft van nauwgezetheid in zijn opgaven, van studie van het onderwerp, waar hij zich op onpartijdig standpunt stelt en in den populairen trant, waarin het boekske geschreven is, de duidelijkheid niet ondergeschikt maakt aan de juistheid.

Wij vertrouwen dat „de Nederlandsche Marine" geschreven door ZijnWelEerw. den weg zal vinden bij de lezers, waarvoor het bestemd was en dat het werkje zal mogen bijdragen tot toeneming der belangstelling in onze zeemacht, welke dit zoozeer verdient, niet alleen uit een historisch oogpunt, maar omdat zij een onmisbare voorwaarde is voor onze onafhankelijkheid en een noodzakelijke organisatie vormt voor een koloniale mogendheid.

Viertalig Elektrotechnisch-Werktuigkundig Woordenboek, bewerkt door G. C. J. VERKERK, Directeur van het Rijkstelegraafkantoor te Leiden, Redacteur van het Weekbl. „Electra", en G. J. VAN DE WELL, Werktuigkundig Ingenieur, Leeraar aan de Hoogere Burgerschool te Delft. — Amsterdam, SCHELTEMA EN HOLKEMA's boekh.

Van dit werk verschenen onlangs de 2e en 3e aflevering, die den goeden indruk, bij kennismaking met de 1e aflevering verkregen, nog versterkten.

Wij twijfelen er dan ook niet aan of het geheel (de 4e aflevering Nederlandsch—Engelsch, Fransch, Duitsch, is nog in bewerking) zal volkomen beantwoorden aan de eischen, die men aan een dergelijk woordenboek in den tegenwoordigen tijd mag stellen en kunnen hun, die in de omstandigheden zijn of mochten komen, welke het raadplegen van een dergelijk woordenboek noodig maken, het onderhavige ten zeerste aanbevelen.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Beschrijvingen enz., door het Ministerie van Marine, Afd. Hydrographie.

Hydrographisch Bericht (n°. 1 van 1899).
Aanvullingsblad n°. 1 op „Beschr. der Ned. Zeegaten", dl. II. Brouwershaven, Vere en Zieriksee. — GEBR. VAN CLEEF, 's-Gravenhage.

Lichtenlijst van Nederland en Koloniën, 1899.
Prijs *f* 0.50. Nederl. Boek- en Steendrukkerij, voorheen H. L. SMITS. 's-Gravenhage.

N°. 157. Noordkust Celebes, Hoek Kandi tot Hoek Dondo. op 1 : 125.000. Februari 1899. — Prijs *f* 0.50.

N°. 158. Noordkust Celebes, Kwandang Baai, op 1 : 75.000. Febr. 1899. — Prijs *f* 0.30. — GEBR. V. CLEEF, 's-Gravenhage.

Mededeelingen op Zeevaartkundig gebied over Nederlandsch Oost-Indië, nos. 15 en 16.

Circulaires voor de Zeemacht.

N°. 173. Glazen buisjes voor THOMSON's loodingtoestellen en Grondverklikkers.

N°. 174. Alle waterpijpketels moeten worden voorzien van zink, op de wijze zooals aangegeven bij circulaire n°. 126. (Res. 7 Mei 1897, n°. 35).

MUTATIËN,

gedurende de maand Februari 1899.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
uit. t. z. 1e kl.	W. C. J. Smit . . .	in comm.d.Haag	non-actief . . .	16 Febr.
Ŀ.v.gez. 1e kl.	C. Pino	ged. te Leiden .	id.	1 Mrt.
id. 2e „	J. H. Roelants . . .	non-actief . . .	hospitaal W/o.	„
uit. t. z. 2e „	E. H. Friderichs . .	Zeehond	non-actief . . .	16 Febr.
id.	H. C. Steffelaar . . .	non-actief . . .	Zeehond	„
:v.gez. 1e „	B. van Utteren . . .	Marnix	non-actief . . .	21 „
:v.adm. 1e „	H. W. Bauer	non-actief . . .	Wachts. W/o. .	17 „
it. t. z. 1e „	P. S. R. Wolterbeek	Dept. v. Marine.	non-actief . . .	1 Mrt.
id.	G. P. van Hecking Colenbrander . . .	non-actief . . .	Dept. v. Marine	„
id. 2e „	Jhr. J. A. van Geen	id.	Oost-Indië . . .	18 Febr.
id.	A. F. Gooszen	id.	id.	16 „
id.	G. A. F. Raland . .	id.	id.	25 „
id.	J. E. de Bruijne . .	id.	id.	„
pt. ter zee .	K. J. Bal	Directie W/o.	commt. Neptunus	24 „
t. t. z. 1e kl.	S. Woldringh	non-actief . . .	1e off. id.	„
id.	F. H. Sobels	Wachts. W/o. .	id.	„
id.	F. C. W. Moorrees .	non-actief . . .	id.	„
id. 2e „	J. H. Ketjen	id.	id.	„
id.	A. J. Loke	id.	id.	„
id.	J. J. H. Commijs . .	id.	id.	„
id.	A. N. van Santen . .	id.	id.	„
pt. d. marin.	G. A. Linckers . . .	korps . . .	id.	„
luit. „	P. S. Groen	id.	id.	„
id.	J. A. H. L. bar. Melvill van Carnbée	id.	id.	„
id.	J. C. de Kock van Leeuwen	W/s. Helvoet .	id.	„
id.	J. C. J. Romswinckel	korps	id.	„
.v.gez. 1e kl.	J. Vorstman	non-actief . . .	id.	„
.v.adm. 1e „	A. W. v. d. Worm . .	id.	id.	„
id. 2e „	H. P. Winkelman .	id.	id.	„
it. t. z. 2e „	Jhr. C. Hooft Graafland	id.	Wachts. W/o. .	„
id. 1e „	W. C. J. Smit . . .	id.	commt. Argus.	1 Mrt.
it. t. z. 2e kl.	P. H. D. Schuttevaer	id.	Argus	„ [1]
id.	M. C. Koning	id.	id.	„
:v.gez. 2e kl.	W. A. de Looze . .	hospitaal W/o.	id.	„

1) Oudste officier.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Luit. t. z. 2e „	M. J. van Alphen de Veer	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	8 Feb
id. 1e „	E. de Haan	1e off. W/s. W/o.	id.	16 Mrt.
id.	H. C. A. Schlüter .	non-actief . . .	1e off. W/s. W/o.	„
id. 2e „	M. C. Koning	id.	non-actief . . .	
id.	Jhr. C. A. L. van der Wijck.	id.	Argus	1 Mrt.
id.	G. Hoogenraad . . .	W/s. Amsterd.	non-actief . . .	„
id.	D. E. van Dijk . . .	non-actief . . .	W/s. Amsterd.	„
id.	J. A. M. J. Beretta . .	Wachts. W/o. .	non-actief . . .	20 Febr
id.	L. J. Ginjoolen . . .	Dept. v. Marine	commt. Geep .	1 Mrt.
id.	H. H. O. v. Hecking Colenbrander . . .	non-actief . . .	Geep	„
Off.v.adm.1e kl.	F. H. M. Rant . . .	fiskaal W/s. W/o.	non-actief . . .	„
id.	J. J. van Diemen. . .	Adm. v. Wassen.	Directie W/o. .	„
id.	J. A. Grootendorst. .	non-actief . .	fiskaal W/s. W/o.	„
id. 2e „	Z. J. van der Vegte .	id.	Adm. v. Wassen.	„
Kapt.-luit. t. z.	J. G. Snethlage . . .	id.	commt. Kortenaer	„
Luit. t. z. 1e kl.	H. J. F. Michelhoff .	id.	1e off. id.	„
id. 2e „	F. C. Schaalje . . .	id.	Kortenaer . . .	„
id.	G. van Hulstijn . . .	id.	id.	16 „
id.	B. C. A. van Renterghem	id.	id.	„
id.	P. E. K. Ebbinge Wubben	id.	id.	„
Adelb. 1e kl.	G. L. de Bruijn	Wachts. W/o. .	id.	„
id.	H. Bisschop van Tuinen	id.	id.	„
id.	W. E. Wolterbeek Muller	id.	id.	„
id.	M. van Neck	id.	id.	„
id.	D. baron Mackay . .	id.	id.	„
id.	N. F. Warnsinck . .	id.	id.	„
Off.v.gez. 1e kl.	C. Pino	non actief . . .	id.	„
Off.v.adm.1e „	W. F. v. Grasstek . .	id.	id.	„
Off.-mach.2e kl.	J. A. Waleson. . . .	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e kl.	H. W. Verkerk. . .	Evertsen . . .	non-actief . . .	1 „
Off.-mach.1e „	C. Munnik	cons. Amsterd.	non-actief . . .	16 „
id. 2e „	J. G. Knotter	non-actief . . .	cons. Amsterd.	„
id. 1e „	C. Munnik	cons. Amsterd.	W/s. Amsterd.	„
Luit. t. z. 1e „	G. Fabius	Directie W/o. .	commt. Hefring	„
id. 2e „	J. H. Tours	non-actief . . .	Hefring	„
id. 1e „	J. C. Bentz v. d. Berg	id.	Marnix	18 „

Gepensionneerd:

Kapt.-luit. t. z. C. Meijboom . . . . . . met 16 Februari 1899.
Kapt. ter zee . L. Backer Overbeek. . „ 1 Maart „

1) Plaatsing aan boord »Argus" ingetrokken. — 2) Onder intrekking op activiteitstelling.

Eervol op verzoek ontslagen:

iit. t. z. 2e kl. J. H. A. van Barneveld . . . . met 1 Maart 1899.
id. A. F. A. graaf van Hogendorp „ 26 Febr. „

Bevorderd:

iit. t. z. 1e kl. A. L. v. d. Moolen . . tot kapt.-luit. ter zee. . . met 16 Febr.
id. 2e „ J. C. Bentz v. d. Berg „ luit. ter zee 1e kl. . „ „
f.v.adm.1e „ F. H. M. Rant . . . „ inspect. v. administr. „ 1 Mrt.
id. 2e „ O. Willemstijn . . . „ off. v. admin. 1e kl. „ „
apt.-luit. t. z. J. G. Snethlage. . . „ kapt. ter zee . . . . . „ „
iit. t. z. 1e kl. P. S. R Wolterbeek „ kapt.-luit. ter zee . . „ „
id. 2e „ P. Sodenkamp . . . „ luit. ter zee 1e kl. . „ „
ielb. 1e kl. F. H. Staverman. . „ id. 2e „ „ „

Luit. t. z. 2e kl. F. VAN MANEN vergunning verleend tot het waarnemen in een particuliere betrekking buiten het zeewezen voor den tijd van één ar, ingaande 1 Februari 1899, onder stilstand van non-activiteitstraktement ı zonder opklimming in de ranglijst.

Overleden:

:apt. ter zee L. BACKER OVERBEEK op 24 Febr. 1899.

In de maand Maart 1899.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
.uit. t. z. 1e kl.	J. J. Hissing	non actief	ged. bij gereedmaking „Noordbrabant"	16 Mrt.
id. 2e „	J. O. Kolkmeijer . .	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	3 „
id. 1e „	E. de Haan	non-actief . . .	commt. Brak .	29 „
id. 2e „	C. N. de Kruijff. . .	id.	Brak	„
Adelb 1e kl. .	W. Brandt.	Wachts. W/o.	Evertsen. . . .	16 „
Luit. t. z. 2e kl.	F. B. Klaverweiden	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	11 Febr.
id. 1e „	J. W. Doijer.	Dept. v. Marine	commt. Raaf .	5 April
id. 2e „	J. Voogd	non-actief . . .	Raaf	„
Off.v.gez. 2e kl.	H. J. Dijkstra. . . .	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	3 Mrt.
Kapt.-luit. t. z.	A. Seret	commt. Nautilus	commt. Buffel	29 „
id.	J. P. van Rossum .	commt. Buffel	non-actief . . .	„
id.	P. S. R. Wolterbeek .	non-actief . . .	commt. Pollux	„
Luit. t. z. 2e kl.	C. D. de Haes. . . .	Nautilus	Buffel . . .	„
id.	B. Schreuders. . . .	id.	id.	„
id.	C. van der Burg . .	id.	id.	„
id.	G. A. Rietberg . . .	id.	id.	„
Off.v.adm.2e kl.	W. Nanning.	id.	W/s. Helvoet .	„
id.	id.	W/s. Helvoet	adm. hosp. Helv.	15 April
Adelb. 1e kl. .	F. Verschoor v. Nisse	Nautilus	Wachts. W/o.	29 Mrt.
id.	F. J. Houwert. . . .	id.	id.	„
id.	H. M. Manikus . . .	id.	id.	„
id.	Jhr. J. C. A. van der Wijck	id.	id.	„
uit. t. z. 1e kl.	W. T. van Vloten .	1e off. Nautilus	commt. Castor.	„
id. 2e „	A. C. de Joncheere.	non-actief. .	oudste off. Castor	„
id.	R. W. Boissevain. .	id.	Castor. . . .	„
id.	J. M. L. Gerken. . .	Adm. v. Wassen.	id.	„
ff.v.gez. 2e kl.	J. de Hoop	hospitaal W/o.	id.	„

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	
Luit. t. z. 2e kl.	S. van Lennep . . .	non-actief	oudste off. Pollux . .	29
id.	G. Hoogenraad . . .	id.	Pollux	
id.	F. C. Brust	Adm. v. Wassen.	id.	
Off. v. gez. 2e kl.	H. O. C. Bloemink .	non-actief . . .	id.	
id.	J. M. Tromp.	id.	id.	
Luit. t. z. 2e kl.	W. Moens	Buffel. . .	non-actief . . .	
id.	P. Landweer.	id.	id.	
id.	C. C. A. van Burg .	id.	id.	
id.	Jhr. E. B. J. Elias . .	Cerberus . . .	Adm. v. Wassen.	
id.	A. C. van Braam Houckgeest	non-actief . . .	id.	
id.	Jhr. P. A. Prins . .	Wachts. W/o.	Cerberus. . . .	
id.	J. S. A. Kroon . . .	non-actief . . .	Wachts. W/o. .	
Off. v. gez. 1e kl.	B. L. van Albada. . .	Adm. v. Wassen.	hosp. Helvoet.	
Off. v. adm. 2e kl.	W. G. E. v. Druten .	adm. hosp. Helv.	non-actief . .	15
Luit. t. z. 2e kl.	A. Pieren	Gier	non-actief . . .	1
id.	M. J. v. Alphen de Veer	non-actief . . .	Bellona . . .	
id.	W. Moens	id.	id.	
id.	P. Landweer.	id.	id.	
id.	M. Wijt.	Bellona.	Gier	
Kapt. d. marin.	C. N. Cazaux van Staphorst	W/s. Helvoet .	korps.	1
id.	J. A. van Toorenburg	korps	W/s. Helvoet .	
Luit. t. z. 2e kl.	H. S. van Suermondt	Kweeks. Leiden	non-actief . . .	15
id.	R. F. van Brakel Schimmel	non-actief . .	Kweeks. Leiden	
1e luit. marin.	G. Faassen.	korps	leeraar Instituut	21

Bevorderd:

Student	B. Roest	tot off. v. gez. 2e kl. . .	met	
Adelb. 1e kl.	J. H. G. Kremer . .	„ luit. t. z. 2e kl.	„	
id.	Jhr. G. L. Schorer .	„ id.	„	1(
Off. v. gez. 2e kl.	S. Ruitinga	„ off. v. gez. 1e kl. . .	„	
Adelb. 1e kl. .	C. D. Julius	„ luit. t. z. 2e kl. . . .	„	

Gepensionneerd:

Off. van gez. 1e kl. H. M. J. Wertenbroek met 16 Maart 1899.

Op verzoek eervol ontslagen:

Luit. ter zee 2e kl. F. B. Klaverweiden met 16 Maart 1899.

Luit. t. z. 2e kl. A. Waller met ingang van 16 Maart 1899, verg verleend tot het in O.-I. waarnemen van eene particuliere betrekkin het zeewezen voor den tijd van 6 maanden, onder stilstand van non-act traktement en zonder opklimming in de ranglijst.

Luit. t. z. 2e kl. W. Bunge vergunning verleend tot het waa van eene particuliere betrekking buiten het zeewezen voor den t 1 jaar, ingaande 1 April 1899, onder stilstand van non-activiteitstrak en zonder opklimming in de ranglijst.



INHOUD:



De plaatsing van stukken sluit niet altijd in, dat de Redactie zich met de daarin uitgedrukte denkbeelden vereenigt.

VERANDERING VAN ADRES EN RECLAMES OVER HET NIET-ONTVANGEN VAN HET MARINEBLAD TE ZENDEN AAN DEN UITGEVER.

4e Jaargang 1899–1900. 2e Aflevering. — 15 Juni.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN:

J. ALBARDA, J. J. RAMBONNET, A. MERKUS, T. J. CREIJGHTON,
A. DE TIMMERMAN, (*secretaris*).

...er.
Jr.

verzonden. De toezending ...



EENIGE BESCHOUWINGEN BETREFFENDE HET GEBRUIK EN DE UITRUSTING VAN ONZE MARINE-LANDINGSDIVISIËN.

EERSTE GEDEELTE.

Het jaar 1898 is een vruchtbaar jaar geweest op het gebied van debarkement van Marine-afdeelingen. Behalve toch de verrichtingen der landingsdivisiën in het Dajasche, valt te vermelden de deelname van marinetroepen aan de expeditiën in Pedir en het Edische, ter Westkust (tusschen onze vestigingen te Poeloe Raja en te Melaboeh), en ten derde, aan die tegen het rijk van Passangan, waarbij telkenmale deze landingsdivisiën gedurende meerdere weken, als het ware deel uitmaakten van de daar ageerende colonnes van het Indisch leger.

De detacheering bij de Pedir—Edi-expeditiën duurde bijna 13 weken, in de maanden Juni, Juli en Augustus; die ter Westkust 7 weken, in September en October en de derde 2 weken in September. De sterkte dier divisiën bedroeg resp. 180, 80 en 100 bajonetten. Zooals immer overtrof het aantal matrozen dat der mariniers: in Pedir waren hun getallen 106 en 74, ter Westkust 48 en 32, in Passangan ongeveer 70 en 30; de zeer enkele stokers en baantjesgasten onder „matrozen" geteld. Alle geweerdragenden waren Europeanen. [1]

Bij de volgende beschouwingen stel ik voorop, dat de marine-afdeelingen over alle diensten met de landmacht-corpsen meerouleerden, dat door de bevelhebbers der expeditiën geen onderscheid tusschen hen werd gemaakt wat betreft de plaats in de marschorde, bij den bewakingsdienst of wat ook, en ten derde, dat zij in al die gevallen gelijk goed voldaan hebben.

Ook wat betreft het weerstandsvermogen, te rekenen naar de houding van den troep bij aankomst in het bivak en naar het getal geëvacueerden wegens ziekte en uitputting, zou het moeilijk zijn op groot verschil te wijzen. Het komt mij voor — en

---

1) Wat officieren betreft hebben aan deze drie excursies deelgenomen: twee luitenants der mariniers en een vijftiental luitenants ter zee en adelborsten. Hiervan werden een zestal wegens ziekte geëvacueerd, één is op de reis overleden.

dit punt is van belang — dat in de eerste acht tot veertien dagen het voordeel aan onzen kant, daarna een weinig aan dien van de landmacht lag. Cijfers zouden hier weinig uitwijzen: men moet toch te veel nevenomstandigheden in aanmerking nemen.

De hoofdzaak nu, waarop ik wil wijzen, is, de groote offers, die bij dergelijk optreden van ons personeel worden gevergd, in verband met hun *noodzakelijkheid* en met het *nut* er uit te trekken.

Het zij reeds dadelijk erkend, voor ditmaal althans lag de aanleiding; de rechtvaardiging — als men wil —, dezer deelname aan de krijgsverrichtingen te lande, eensdeels in den drang uit den boezem der Marine zelve, anderdeels in den wensch der autoriteiten om deze zeldzame gelegenheid tot ernstoefening met beide handen aan te grijpen. Er bestond n.l. een sterke aandrang, vooral op de vloot vóór Atjeh, in Indië, bij officieren zoowel als bij minderen, om zich nu eens ter dege te meten met den vijand, om het toch altijd meer lijdelijke van den langdurigen bewakingsdienst te verwisselen voor een handelend ingrijpen, het eentonige voor het avontuurlijke. Bij een goed geoefend en jarenlang voorbereid korps is deze drang naar werkelijkheid toch ook slechts een gezond en natuurlijk verschijnsel. En dan, het gold hier immers het *beslechten* van den al te langdurigen krijg, een laatste groote kans tot het oogsten van lauweren, een slot-apotheose, waarbij ook het maritieme gedeelte van 's lands strijdmacht niet mocht ontbreken.

Het is dan ook met nadrukkelijke terzijdestelling van eenige bedoeling tot critiseering van de bevolen deelname dezer landingsdivisiën, dat deze aangelegenheid hier wordt ter sprake gebracht.

Naar ik meen is dit voor het eerst, dat onze matrozen zoo lang achtereen aan wal ageerden, zoo feitelijk als infanterist bij het leger geënrolleerd werden.

Alle vergelijking met dit leger voor een oogenblik ter zijde latende, is er gebleken, dat bij deze expeditiën — die in Passangan wegens den korten duur uitgezonderd — een zeer ruim percentage van het aantal deelnemers gedurende langen tijd aan 's lands dienst ontvallen moest, een gedeelte zelfs voor goed. En dit niet door het vijandelijk lood — hierdoor althans slechts een tien- of twaalftal — maar voornamelijk door uitputting, overspanning en malaria.

Ja het wil mij voorkomen, dat dit getal der in hun gezondheid geknakten zoo groot is, dat het *nut* der opgedane ondervinding reeds hierdoor problematiek wordt, of althans uitermate verminderd. Voor hoevelen der deelnemers toch, is herhaling van dergelijke excursies voor goed uitgesloten. Er blijft over: de verkregen ondervinding wat betreft uitrusting, inrichting en „ausdauer" voor volgende debarkementen.

Over het andere bovengenoemde punt: de *noodzakelijkheid*

der marine-deelname, kan ik kort zijn. Ik meen zeker te weten, dat in geen der hierbesproken gevallen door de leger-autoriteiten om deze versterking der expeditionaire macht gevraagd is, zij het dan ook, dat — zooals ik weet — de diensten der eenmaal toegevoegde landingsdivisiën zijn op prijs gesteld.

Trouwens, ware zoodanige versterking wèl noodig geweest, dan hadden toch meer rationeel een à twee compagnieën der landmacht, of — als deze onmogelijk te vinden waren — een paar honderd mariniers uit Nederland kunnen zijn toegevoegd.

En hiermeê kom ik tot het kardinale punt: *de marine-matroos is te duur* om langdurig als uitsluitend infanterist te worden gebruikt en . . . . verbruikt. Welk een klein deel van zijn geschiktheid en kennis, van zijn kostbare opleiding sedert 12- à 16jarigen leeftijd komt hier tot zijn recht, van den zeemân-artillerist-infanterist!

De Europeesche soldaat van het Indisch leger komt op veel ouderen leeftijd in dienst, zijn opleiding is veel korter en eenvoudiger, hij kost den staat onvergelijkelijk minder.

Uit de verschillende opvoeding en werkkring *buiten* het oorlogsveld, volgt ook een verschil in verwachtingen, in illusiën, dat niet kan nalaten zijn invloed te doen gevoelen, bij gerekte excursiën aan wal, vooral als daar weinig voorvalt wat den geest in spanning houdt, zelden een treffen met den vijand van eenige beteekenis plaats grijpt.

Zekerlijk was het niet te voorzien, en evenmin is dit iemand te verwijten, maar ongelukkiger wijze waren juist deze expedities — die in het Edische misschien uitgezonderd — bijzonder arm aan frappante oorlogsdaden, aan werkelijke veldslagen of gevaarvolle bestormingen, en stellig heeft de jeugdige zeekrijgsman een verkeerde opvatting van den oorlog, dus van het essentiëele van zijn beroep gekregen, als hij die alleen moet putten uit de hier verkregen indrukken. Na dagen en weken rondtrekken kon soms als tastbaar succes gewezen worden, op b.v. een getal van twee dooden (vaak minder) bij den vijand, met als troost daarbij: „naar later ingekomen spionnenbericht zou de vijand vele gewonden bekomen hebben"; buit: „een bruikbaar achterlaadgeweer en een tromplader", of zoo iets. En dan, *welk* een rondtrekken!

Nemen wij b.v. de Westkust-expeditie. Zeven weken lang werd hier een soort lange jacht op T. OEMAR en zijn benden gehouden: dàn zou hij zich in 't Lagensche ophouden, dàn bij Boeboen, vele dagmarschen zuidelijker, dan weêr te Masin in 't binnenland bij Rigas, eindelijk wist men zeker, dat hij te Tenom *geweest* was; althans toen de colonne daar eindelijk aankwam, vond men de benting verwoest, de bevolking verjaagd en de hoofdstad in de asch gelegd.

Moest dit hopelooze achtervolgen al reeds deprimeerend op den troep werken, ook het weder en het terrein waren den deelnemers aan dit afmattende spel niet mede.

Dagen en nachten achtereen regende het meedoogenloos

op den marcheerenden en meermalen in open-lucht-bivak gelegerden troep. De paden — van wegen was ter Westkust geen sprake — waren tot slooten, sawah's tot modderpoelen, moerassen tot meren, steile berghellingen tot glijbanen geworden. Soms werd dwars door meterdiepe moerassen, kilometers lang afgelegd, en zeer vaak kwam het voor dat men zich uren lang — soms op het heetst van den dag — letterlijk voort moest trekken door den zwaren enkel-diepen modder. Van het klimmen en dalen, het doortrekken van rivieren met meest goede zandbedding, wordt natuurlijk niet gewaagd. Wel was soms ook moeielijk — vooral voor den vivrestrein en het slachtvee — het nemen van glibberige rotspartijen, waarbij vaak als klipgeiten gesprongen moest worden.

Van de ondervonden moeielijkheden en hindernissen kan ook de uitgerektheid der colonne eenig idee geven. Ze was nauwelijks 700 bajonetten sterk, — met twee ambulancen en trein een 12 à 1400 koppen — en meermalen kwam de achterhoede 4 à 6 uren later aan dan de spits. Er kon dan ook nimmer anders dan „met eenen" voortgegaan worden.

Bovendien is de Westkust, vooral Rigas en Melaboeh, een van ouds beruchte malariastreek.

Ook miste de hier gedetacheerde schepeling, gedurende den ganschen tijd, alle gemeenschap met het eigen schip en moest schier immer de volle bepakking worden meegedragen. Bij een getal van, globaal gerekend, 26 marschdagen, werd toch 23 keer van bivak verwisseld. Het vasthouden van een bivak, met de zekerheid daar terug te keeren — zoo wenschelijk met het oog op achterlating van overtollige barang — kwam dus weinig voor. Het aantal marschdagen bedroeg ter Westkust ± 57 % van het totaal getal waldagen (bij de Pedir-Edi-excursie ± 35 %).

De duur dezer marschen varieerde van 6 tot 14 uren — ze waren meest ongeveer van 7 à 9 uur [1]).

Ook was het voortdurend inkrimpen dezer landingsdivisie niet opwekkend voor de overblijvenden; werden de verliezen in Pedir meestal goed aangevuld, bij de Westkust-divisie kon dit blijkbaar niet meer, eerstens daar er tegelijk 120 man van de marine in Passangan debarkeerden, en ook wijl men vreesde op den duur het personeel op de Atjeh-vloot wat al te zeer te desorganiseeren door het onttrekken aan hun eigenlijke bestemming aan boord der schepen, van al die scheepsbemanningen.

Vele dezer deprimeerende invloeden nu, gelden niet of in veel mindere mate voor den beroeps-infanterist. De voeling met zijn tehuis mist hij minder, het marcheeren met volle bepakking is hij veel meer gewend, het steeds maar door naloopen van een wijkenden vijand is nu eenmaal meer zijn vak;

---

1) Kwamen ter Noord- en Oostkust veelal dagmarschen van 30 K.M. voor, ter Westkust schoot men veel minder op; eens zelfs slechts 9 K.M. in 7 uur. Het maximum bij de eerstgenoemde excursiën gaat over de 50 K.M. op één dag, dat ter Westkust bedraagt ± 26 K.M.

ik stel mij voor dat hij met grooter mate van onverschilligheid voor de dingen die komen — of *niet* komen — zullen, medeloopt, en hierdoor beter gepantserd is tegen mismoedigheid. Het is duidelijk dat hierdoor te verklaren wordt het verschijnsel, waarop ik boven wees, dat, *na* de eerste weken, het voordeel in zake weêrstandsvermogen aan zijn kant komt.

Ik mag niet verzuimen, na deze min of meer donkere schildering, er op te wijzen dat, schier tot het laatste toe, de opgewektheid bij den marine-troep weinig te wenschen overliet. De houding bij aankomst in het bivak na een vermoeienden marsch, de orde en discipline, konden veilig den strengsten toets doorstaan, en, als menigmaal, des avonds na het eten, een vroolijk of aandoenlijk gezang van onder de eigengemaakte „tampats", of uit de Atjehsche huizen opsteeg, dan behoefde men niet te vragen van welke afdeeling dat kwam. En nauwelijks was een groote rustdag daar, of Janmaat gaf „komedie" voor het geheel ten beste, of wel amuseerde zich — en het gansche bivak — met voordrachten en bal-champêtre.

Wellicht is het toevallig - of ook, toe te schrijven aan de goede voeding en levenswijs aan boord, dus aan wat men zou kunnen noemen de *good condition* bij den *start* — maar het is mij opgevallen dat, bij de vele gevallen dat er manschappen „het aflegden", d. i. onder den marsch van vermoeienis en uitputting langs den weg neêrzegen, ja soms in zwijm vielen of een toeval kregen, geen enkele maal dit lot een van de marine getroffen heeft; de landingsdivisie kwam steeds *en corps* op eigen beenen en — naar omstandigheden opgewekt aan het eindpunt der baan.

Ik zeide *schier* tot het laatst, want het kan niet ontkend worden dat, bij aankomst te Melaboeh ook deze troep „*op*" was. Dien dag was des morgens te 5ᵘ van Boeboen uitgerukt; na eenige uren strandmarsch, werd het land ingerukt om — door een omtrekkende beweging — den vijand, die zich in vele bentings te Roending (bij Melaboeh) had verschanst, in den rug te vallen. Eerst kwam een pad door het, de zonnehitte zoozeer vasthoudende, twee meter hooge struikgewas; dus zonder schaduw, welk pad bovendien zoo modderig was, dat men steeds voet voor voet er uit moest trekken, eer men dien weder verder kon zetten. Dit duurde van $9^1/_2$ᵘ v.m. tot 12ᵘ. Van 2 tot 3ᵘ werd in den versnelden pas en met élan een verkenning gemaakt in het zijterrein, van waaruit vuur was verkregen (ik spreek alleen van de landingsdivisie). Tusschen 4 en 6ᵘ werden achtervolgens zes, door den verrasten vijand verlaten bentings binnengerukt en ten deele geslecht (zeer vermoeiend), en daarna — bij den marsch naar het slechts ruim twee kilometer verwijderde Melaboeh, — moest nog een vrij kort moeras worden doorgetrokken — met den daarin gemaakten omweg wellicht nog geen 50 meter — maar welks koude water het oververhitte lichaam bizonder onaangenaam aandeed. Ons trof nog de tegenspoed — door den slechten vóortgang van een gedeelte

ambulance, waarbij zieken en gewonden, dat juist vóór ons liep — hier ruim een half uur tot aan den buik in te moeten stilstaan. (Eens zag ik een Europeesch sergeant, die door den donker van de richting zijner voorgangers was afgedwaald, door een misstap geheel „kopje onder" gaan, het geweer aan den schouder!) Te 7u 's avonds vielen wij neder in de ons aangewezen huizen op den Atjeh-passer van Melaboeh. Slechts zeer enkelen nuttigden dien avond nog hun lunch-diner-souper, ja zelfs dronken de meesten hun oorlam niet!

Tusschen de bovenvermelde uren was het terrein goed te noemen en de marsch dus gestrekter en werd ook, in hoofdzaak tweemaal, goed gerust. De achterhoede kwam te 10u 's avonds binnen. Dit was de 45ste dag van deze excursie [1].

Uit een en ander moge blijken, dat — naar lichaam en geest — het weërstandsvermogen van den schepeling hier op zware proef is gesteld. Volgens getuigenis van deskundigen was dan ook deze expeditie een voor den troep zeer *anstrengende* te noemen. Bedenkende verder, dat — naar een mij door hoofdofficieren en officieren van gezondheid van het Indisch leger medegedeelde overtuiging — het weërstandsvermogen van een ageerende colonne, onder gewone omstandigheden, na een maand gerekend kan worden gebroken te zijn, dan kan de slinking dezer divisie en de uitgeputte toestand der overblijvenden geen verwondering baren.

Het wil mij voorkomen dat uit het bovenstaande de volgende leering is te trekken: Laat buiten noodzaak de marinelandingsdivisie niet te lang achtereen — ik denk aan hoogstens 10 à 20 dagen — als onderdeel van een infanterie-colonne geforceerde marschen meemaken. Anders heeft men kans hun physiek en moreel te snel te zien dalen, althans bij het uitblijven van een treffen met den vijand.

En zou men hiertegen aanvoeren, dat dit komt doordat de marinetroepen veel te weinig gewend zijn aan zulk optreden, dat men ze dus eenvoudig meer in die richting, en wel liefst te zamen met het Indisch leger heeft te oefenen, dan herhaal ik waarmee ik begon: *de matroos is te duur* voor zoodanig gebruik, het is niet zijne bestemming. Breidt liever het Indisch leger met een half bataljon uit, als dit dan zoo noodig is, en houdt dit steeds bij de hand, in de gevallen dat men anders tot die langdurige detacheeringen van landingsdivisiën zou moeten overgaan. Overigens is het duidelijk dat mijn bezwaar in veel mindere mate voor den *marinier* geldt. Een detacheering van een vierhonderd man van dat korps „marine-infanteristen" — uit Holland natuurlijk — zooals ook in de Staten-Generaal ter

1) Hierna werden, ter verdere opruiming der bentings en ter verkenning van den omtrek, nog een drietal marschen gemaakt, waarvan telkens om en bij den middag werd teruggekeerd. Op den 49sten dag werd de marine-landingsdivisie ingetrokken en kort hierop ook de divisie maréchaussée.

sprake werd gebracht, zou zeker veel meer grond hebben. Terwijl toch nog deze manschappen op hun landmachtcollega's vóór hebben de opleiding in artillerie, roeien, optisch seinen en derg., blijft hun hoofdroeping het eigenlijke infanterie-vak.

Bij voorkeur stel ik mij de aanwending van marine-landingsdivisiën dan ook anders voor.

Een optreden als dat van de marine-troepen der mogendheden bij verschillende gelegenheden, als te Peking, op Kreta, Samoa; veelal ter bescherming hunner consulaten en onderdanen; vooral ook de doortastende bezetting door de Duitsche marine van de vestingwerken te Kiau-tjsou en die van Cavite door de Amerikaansche, onmiddellijk na den zeeslag; in die richting komt het mij voor, dat marine-debarkementen tot hun volle recht komen. Zeker zullen dergelijke gevallen voor onze marine zeldzamer voorkomen; maar ook de jongste Indische krijgsgeschiedenis levert voorbeelden van kort maar krachtdadig optreden van onze landingsdivisiën. Ik wijs hier op het debarkement ter Oostkust van Lombok, bij Sisi, op dat op de Aroe-eilanden, op Nieuw-Guinea, aan de Zuidkust van Flores bij Endeh en dergelijke, waar de landingsdivisiën van een of meer bodems — gedurende enkele dagen — met voortvarendheid het land intogen tot het den kop indrukken van een kiem van opstand tegen het Nederlandsch gezag, of het straffen van zeeroof. Verder, op het verleenen van een onmiddellijken steun aan het leger, in gevallen van plotselinge bedreiging, als bij den Lombok-overval, den afval van TOEKOE OEMAR, het driest optreden van TOEKOE TAPA bij onze versterking te Edi, kort vóór de laatste expeditie; in welke gevallen ons aandeel zich in hoofdzaak beperkte tot het bezetten van de landingsplaats en het onderhouden van de communicatie met de reede.

En dan, welk een glansrijk effect zou het maken als, na door ons gecombineerd geweer- en geschutvuur uit de gewapende sloepen het strand te hebben schoon geveegd, dezelfde vuurmonden als landingsgeschut stelling namen, gedekt door de geweren der zelfde roeiers, die zooeven nog de riem hanteerden!

Waartoe anders die eindelooze oefeningen, waartoe ons van drie soorten landingsgeschut voorzien? Elk oorlogsschip in Holland zoowel als in Indië heeft toch als landingsgeschut een achterlaadmortier en lichte snelvuurkanonnen aan boord, de grootere daarenboven een goed achterlaadkanon; en deze kanonnen ingericht tot het voeren vóór op de sloep zoowel als op landingsaffuit.

En zelfs voor een artilleristisch optreden meer landwaarts in zouden wij spoedig gereed zijn. Immers ontbreekt ons — in Indisch terrein — daartoe alleen het noodige aantal koelies en voor de kanonnen van 7.5 cM. A muildieren, en een enkele oefening om met de laatste om te gaan.

Ten slotte wijs ik met voldoening op de gelegenheid, der

landingsdivisie bij de meergenoemde Westkust-excursie geboden, om, amphibieën als wij nu eenmaal zijn, der colonne van dienst te zijn bij de em- en debarkementen van haar vivres, het onder werkelijk zeer moeilijke omstandigheden door de hooge branding brengen van haar prauwen, het fantaiseeren van een brug over een breede kali en dergelijke. Dan kwam Janmaat in zijn element, de geweren aan rotten gezet, (de infanterie of de mariniers zorgden voor dekking) het „bokkentuig" daaraan gehangen en dan — met *bizonder* weinig toilet — te water, om aan te pakken wat er aan te pakken viel! Dit waren voor ons de glanspunten in de overigens zoo eentonige expeditie — bij schier totaal gebrek aan emotioneerend krijgsrumoer.

Ik eindig deze beschouwingen met den hartgrondigen wensch: *Laat ons nog dikwijls debarkeeren*, zoo mogelijk echter met gecombineerd maritiem-artilleristisch-infanteristischen werkkring, en, kan het niet anders dan alleen in laatstgenoemden zin, dàn liefst wat korter.

TWEEDE GEDEELTE.

Ik voeg hieraan toe een beschrijving van tenue en uitrusting, bepakking, bewapening, ambulance, oefening en algemeene benoodigdheden, die ik mij voorstel, dat zal kunnen dienen als leiddraad voor volgende debarkementen. Bij de volbrachte excursiën was nog niet alles geheel overeenkomstig het onderstaande ingericht. Ik putte echter uit de daar opgedane ondervinding, in verband met besprekingen met collega's.

A. Tenue en uitrusting.

1°. *Officieren*. Vechtsabel (zonder scheede); revolver (desverlangd van kleiner model — vooral de holster en riem). Zwarte helmhoed. Korte jas, hoog gesloten, lage staande kraag, één rij knoopen, (marinierstunieken zijn goed, na verandering van knoopen, enz.), buitenzakken met klep, baai of serge. Veldflesch, binocle, horloge, fluit, zakboek, mes met kurketrekker. Commandanten: kompas, twee blauw katoenen scheepsdebarkementsbroeken, een à twee paar slobkousen [1]), drie hemden met mouwen (katoen, maar beter: dun jaeger of wol, flanel of derg.), drie paar sokken, een à twee stel nachtbroek en kabaai, twee paar goede, één paar bivak-schoenen [2]), petje of cap., buikband, twee badhanddoeken, zakdoeken, kussensloop (om met gras te vullen), wielerlamp c. q. voor meerdere officieren één (petroleum en klapperolie worden door de intendance medegevoerd), geëmailleerd bord en beker, mes, vork en lepel, waschblik, sprei (= deken landmacht-model), twee stukken imitatie-leer, 1,3 × 2,5 en × 2 □ meter, leeren lussen aan de hoeken, potje boorzalf of vaseline voor de voeten (ook prophylactisch aan te wenden), een eind touw, enz. Een lichte ijzeren trommel kan voor de berging goede diensten bewijzen (tevens ook als tafel en bank) is echter niet *noodig*.

Verder enkele conserven tot aanvulling der soldaten-menage, als: gort, chocolade, suiker, melk, snert, volksspijs en derg., benevens enkele dranken *).

Tot bediening en vervoer zijn noodig: een bediende en een koelie.

2°. *Onderofficieren.* Gewoon debarkementstenue, doch met bamboehoed.

3°. *Korporaals en minderen.* Baaien hemd [3]), gestreepte borstrok (mar^s.: blauw tuniek en hemd), blauw katoenen debarkementsbroek, schoenen [4]), slobkousen, *wollen* sokken (de katoenen zijn te ruw), bamboehoed (mar^s.: helm zonder garnituren), mes met schee.

B. Bepakking.

Voor twee dagen. Sprei [5]), eetketel (marine- en landmachtmodel zijn ongeveer gelijk en goed), lepel, veldflesch [6]), broodzak [7]) met 1 bl. broek, 1 paar sokken, 1 handdoek; pompkoord, staartstukborstel, lappen, blikje vaseline, zeep, tabak enz.

Voor een week en langer. Bovendien 1 paar schoenen, 1 borstrok (mar^s.: hemd of flanel); facultatief: 1 linnen hemd of boezeroen voor het bivak.

Opmerkingen. Het is zeer wenschelijk de eetketels en andere debarkementsartikelen — uitgezonderd veldflesschen — aan boord te doen nummeren met het scheepswapennummer, bij eerstgenoemde elk onderdeel. Men zorge dan voor stelsgewijze opberging, ter uitreiking op debarkements en lappennaaidagen.

C. Bewapening.

1°. *Onderofficieren en minderen.* Geweer met bajonet [8]), model ledergoed [9]), kapmes [10]) met scheede.

Op expeditie geen bajonetscheede en monddeksel.

2°. *Tamboers of pijpers.* Revolver en kapmes met ledergoed, signaalhoorn.

3°. *Artilleristen en non-combattanten.* Revolver en sabel met ledergoed.

Opmerkingen. Het geweer voldoet uitstekend. Het eenige gebrek dat voorkwam, was het breken van een vizierklepveer (is klein en teer).

Wat het *onderhoud* aangaat kan gezegd worden, dat dit vrij voldoende te velde geschiedt, zij het ook vaak met groote afwijkingen van de voorschriften. (Als men denkt aan onze Bep. Art., dan breekt het artilleristisch hart bij het zien gebruiken — als men lang van de buitenwereld is afgesloten geweest — van die verboden poetsmiddelen, ook al is de gedroogde

*) Bij de besproken excursiën werd steeds roode wijn door de intendance medegevoerd en was voor officieren op bon verkrijgbaar.

klapperdop nòg zoo zacht, het zand nòg zoo fijn, en het ratsvet nòg zoo zuiver!)

Wat de behartiging van het onderhoud van zijn geweer aangaat, door den gebruiker te velde, kan er niet genoeg waarde gehecht worden aan het a. h. w. geheel in bruikleen geven van het wapen aan den man, althans gedurende zijn verblijf of enrolleering a/b. van eenzelfde schip. Zelfs neme men nooit „voor de vlugheid" iemands wapen van het rek zonder zijn voorkennis. Men kan immers bij voorkomende gevallen, als het tijdelijk bewapenen met een geweer van b.v. een volgens de rol met revolver gewapend roeier, schijfschieten voor niet met geweer gewapenden en derg., meestal wel gebruik maken van tijdelijk vacante geweren, door incompleet der bemanning, minder goed ook van „ziekenwapens". (Eenig verschil in goede zorg voor het geweer bij mariniers en matrozen, springt voornamelijk in het oog, als door de omstandigheden wat meer zelfstandigheid ontstaat, zooals op expeditie).

Behalve de poetsartikelen bij ieder man, voere men een waarloos blik vaseline en wat gemaakte vetlappen bij keuken of ambulance mede.

Aan het einde der Westkust-expeditie — die voor velen achter de drie maanden Pedir-expeditie aansloot — viel het op, dat het zichtbare staal der marine-geweren veel blanker geworden was, dan dat der landmachtwapens. De vraag rijst, of dit ook kan liggen aan het verschil in de wijze van afwerken dier deelen (geblauwd-gebruineerd).

Aangaande de *munitie* wordt opgemerkt, dat bij zeer vele patronen de kogel in de huls is te drukken en dit soms zelfs ongemerkt voorkomt. Hierdoor kan tijdelijk weigering van het repeteer-mechanisme ontstaan. Bij wapens poetsen worde ook steeds gedacht aan de munitie en aan het inwendig luchten der tasschen.

Betreffende *het gebruik van het geweer te velde* wordt nog op de volgende punten de aandacht gevestigd:

1°. Het dragen „aan den schouder" is bijna altijd vol te houden. Bij onmiddellijk verwacht gebruik doet men de geweren „over" of ànders in de hand nemen.

2°. Het geweer kan — *buiten het bivak* — steeds geladen blijven, op voorwaarde dat sectiecommandanten en kader vaak naar den goeden ruststand der haanpal kijken, en van tijd tot tijd, vooral na het afgeven van vuur, maar ook na het passeeren door struikgewas, vallen bij het klauteren over rotsen en stammen, enz. in het algemeen waarschuwen: „kijkt naar je pal". Het is voorgekomen, dat bij het vallen van een fuselier. diens geweer afging, hoewel het stellig gezegd werd in rust gesteld te zijn. [1])

---

1) Er behoeft hierbij niet gedacht te worden aan slechte werking van de palinrichting; natuurlijk sloeg eerst de pal over door onzachte aanraking tegen een steen of tak, en 't is juist op deze mogelijkheid dat ik de aandacht vestig.

3°. De manschappen moeten volkomen bekend zijn met de werking en het uit elkaar nemen der verschillende deelen. Hun moet worden ingeprent, dat, als men iets, wat ook, aan het geweer wil schoonmaken of afvegen, eerst het geweer ontladen moet worden.

4°. Daar op expeditie de bajonet steeds op het geweer blijft, moeten de geweren door middel van de krul der stootplaat „aan rotten" gezet worden. Hoewel niet voorgeschreven, is dit mogelijk. Beter zou het gaan als de krul iets meer opengebogen werd en de scherpe binnenribben wat afgerond werden.

5°. De patroontasschen kunnen — wat de marine-bandelieren betreft — desverlangd beide vóór of wel één vóór en één achter worden gedragen. De laatste draagwijze is bij de landmacht ingevoerd, met wijziging der bandelieren. Ook zijn hun tasschen kleiner, zoodat twintig patronen minder geborgen kunnen worden.

De marine-draagwijze lijkt mij beter.

Het kapmes is in Indië te velde schier onmisbaar. Het wordt gebruikt bij: open kappen van terreinen, opruimen en maken van versperringen en paggers, inrichten van bivaks, enz. enz.

Bij dit laatste denke men aan de afdaken — in open-luchtbivaks — voor de vivres en de keuken, veldlatrines, enz., maar evenzeer aan het inrichten van gezamenlijke of afzonderlijke „tampats" voor de manschappen zelven. Daarom werd dit wapen, boven, onder de bewapening van de geweerdragenden opgenomen.

Wellicht is een verstrekking aan de helft der manschappen ook voldoende — in verband met den last van opberging aan boord.

In andere omstandigheden, d. i. *niet* op expeditie zijnde, kan, aan den koppel, het kapmes door de bajonetscheede vervangen worden.

D. Ambulance.

Bij een grootere landingsdivisie is het zeker wenschelijk een eigen officier van gezondheid in te deelen. De inrichting der ambulance wordt dan naar gelang van den aard der excursie in verband met diens inzichten geregeld. Nauwkeurige gegevens aangaande de groote marine-ambulance der Pedir-expeditie staan mij niet ten dienste. Natuurlijk berusten de desbetreffende rapporten echter aan de marine-departementen te den Haag en Batavia en in het stationsarchief te Oleh-leh. Overigens is het een enorm voordeel een eigen ziekenverpleger mede te nemen. Ter Westkust, waar geen marine-dokter was ingedeeld, had de korporaal-ziekenverpleger een zeildoekschen randsel, gedragen door een inlandsch schepeling en bepakt met materialen voor het leggen van eerste verband (veel), boorzalf, Engelsch pluksel, chininepillen, buikdrank, laudanum, citroenzuur, een koortsthermometer, een drinkglas, enz.

Bij de dagelijksche verpleging op marsch en in het bi
het naar den dokter geleiden van de zieken op het sein „
ter spreken", bewees deze onderofficier bijzonder goede diens
bij het krijgen van gewonden onder een stormaanval en
gelijke, komt hij mij bepaald onmisbaar voor, daar de colo
ambulance dan vaak vrij ver achter kan zijn. Zoo bij het
drijven van den vijand van de heuvels bij Panki-Koejo
waar wij twee gewonden kregen, legde de ons in alle bewe
gen volgende ziekenvader snel en goed het eerste verband,
wijl de voorhoede-ambulance zich een eind achter, in een k
pong had opgesteld. De hoofd-ambulance was natuurlijk
veel verder achter. Het is dan ook opvallend, dat bij de c
pagnieën der landmacht wèl — evenals bij ons — de tan
den troep op den voet volgen, doch dáár zonder eenig desl
dig personeel. Het ambulance-kader der landmacht doet n
dienst als onmiddellijke handlangers van de officieren van
zondheid. Volgens deze laatsten doet hun personeel in bekwa
heid ook zeker voor dat der marine onder.

De eenvoudige aan boord aangemaakte *tandoes*, een s
hangmat aan een lange bamboe, voldeden wel. Bij de l
macht zijn verschillende modellen in gebruik of beproeving,
gesmede ijzeren beugels rond de bamboe met haak of oog
hangmat meer in ziekekot-vorm, enz. enz.

Men rekene op minstens éen tandoe per 20 man. Het
dient aanbeveling vóór den afmarsch aan elke tandoe een
tal groote flesschen (vierkante bouten) met zuiver wate
thee gevuld, op te hangen. Het best geschiedt dit in een
vlechtwerk — een soort mandje met tusschenschotten.
gewonden en uitgeputten kan dit dringend noodig, voor
overigen op het laatst van den marsch vaak zeer welkom
De tandoedragers zijn steeds voorzien van een stevigen
met vorkvormig uiteinde om, bij stilstaan, de tandoe-uitei
op te doen rusten.

E. Oefening.

Met het oog op het ten allen tijde beschikbaar hebben
een landingsdivisie in goede conditie, zouden de oefeninge
volgt kunnen worden ingericht:

1°. Eens per week — bij binnenkort te verwachten e
debarkement, tweemaal — een grooten marsch maken, me
deels langs ongebaande wegen. Hierbij gedurende korte
herhalingsoefening compagnieschool, daarna marschveiligh
dienst, velddienst, enz. De bepakking te brengen, om den and
keer, als boven voor twee en voor acht dagen is aangege
bij de eerste echter zonder sprei en steeds met de patroo
schen op vol gewicht (kunstmatig bezwaard). Duur der oefe
zes à acht uren.

2°. Veel werk maken ook van de gezamenlijke oefeni
in het vuren (gevechtsschieten).

F. Koelies en algemeene benoodigdheden.

Zonder inlandsche dragers is het uitrukken van een troep in deze gewesten ondenkbaar, vooral ook als landingsgeschut moet worden medegevoerd.

Het beste voldoen de dwangarbeiders. Ter Westkust werden een dertigtal van deze lieden met een mandoer per compagnie ingedeeld. Deze bleven altijd bij hun compagnie in het bivak — ook administratief — en waren van zeer veel nut bij het inrichten der keuken, het kappen van hout, enz. enz., te meer daar zij allen van kapmessen zijn voorzien. Der landingsdivisie werden vóór elken marsch opnieuw een 24-tal Chineesche koelies toegewezen, die in elk bivak weder zoo spoedig mogelijk zochten te ontkomen, daar zij bij de koelies van den algemeenen trein in schafting bleven, en ook daar voor algemeene doeleinden gebruikt moesten worden. Bovendien hebben dezen geen gereedschap hoegenaamd, weten niet te werken met de natuurlijke materialen van het land, als bamboe, atap, pisangbladeren, alang en derg., en verstaan zoo goed als geen woord maleisch. Men rekene op 8 à 10 dragers voor een keuken voor ongeveer 100 man, op minstens 3 voor elke tandoe (twee dragers en één waarloos) en c. q. op eenige dragers voor de reservemunitie. Bij de landmacht-compagnieën bedroeg dit laatste aantal 8, bij ons werd nimmer reservemunitie medegevoerd, daar ieder man reeds 20 patronen meer had. Eindelijk is een aantal dragers noodig voor den algemeenen trein, afhankelijk natuurlijk van de mede te voeren vivres, bagage, enz. welke goederen doelmatig in een- en tweemans vrachten verdeeld worden (eenmansvracht = 20 K.G.).

Verder zijn altijd noodig en dienen dus steeds a/b. gereed te zijn: 2 à 6 tandoes, en voor debarkementen van twee dagen en langer: spreien en eetketels en een stel keukengerei, bestaande uit: 3 groote kookketels (ijzer, cylindervormig, met deksel en twee groote draagringen; loopen bij de landmacht te boek als: kookketels middelsoort); 2 kleine idem, 3 rijststoeltjes met matjes voor de groote ketels, 2 braadpannen, 3 zinken of gegalvaniseerd ijzeren wateremmers, 2 keukenmessen, 1 koksbijl, 1 vleeschvork en 6 stormlantaarns. Dit alles is gerekend voor ongeveer 100 man.

Voeding. Ten slotte nog enkele opmerkingen over de voeding.

Voor alles komt mij een herziening en uitbreiding onzer voorschriften voor *tochtvivres* wenschelijk voor en dit ook weder met het oog op langere tochten dan ééndaagsche.

Bij al deze tochten waren de landingsdivisiën geheel in schafting bij de intendance der colonne.

Bij de landmacht bestaan verschillende voedingstarieven of schaftorders. Ook wordt verschil gemaakt voor Europeanen en Inlanders.

De kwaliteit der vivres was goed, de bereiding — door

matrozen of mariniers — zeer voldoende, vooral na eenige oefening. Wel waren den zeeman de rantsoenen wat klein, vooral toen allen nog hun gezonden scheepseetlust medebrachten.

Al spoedig werd dit nadeel minder merkbaar, daar het meestal zoo uitkwam met het slachten van vee, dat ruime vleeschrantsoenen werden uitgegeven; verder kwam het vasten der zieken den gezonden ten goede en eindelijk was er nog al eens gelegenheid om zich geiten, pluimgedierte, eieren en dergelijken aan te schaffen.

Het bijna steeds medevoeren van slachtvee is een groot voordeel; moest de soep een enkele maal van Australisch vleesch bereid worden, dan viel dit ook nog al tegen.

De maaltijden zijn in het bivak: eerste ontbijt, hard brood (in Pedir versch) met boter en kaas, of sardientjes, of gerookt spek, dadelijk na overal; tweede ontbijt, soep met vleesch, te 10ᵘ v.m.; namiddagmaal, volksspijs met gehakt, bruine boonen of snert met spek, of rijst met versch of Australisch vleesch, te 4ᵘ. Oorlam, een half uur vóór de warme malen. Op marsch: na overal soep, tweede ontbijt onder weg (wordt in den eetketel medegenomen), avondeten bij gereedheid, na aankomst in het bivak; dit varieerde van 4ᵘ tot 11ᵘ 's avonds. De beide oorlammen werden dan 's avonds uitgegeven, waarbij ik zoo mogelijk steeds eenige tijdruimte tusschen de twee zocht te brengen; nimmer werd sterke drank vóór of tijdens den marsch uitgereikt. Ter voorkoming van misbruiken, deed ik steeds de jenever in het officierskwartier brengen en ook daarvóór de oorlam hoofdelijk uitschenken.

Voor de bereiding van het eten is het zeer wenschelijk een beroepskok mede te geven, wien men dan een of twee versebalies uit den troep moet toevoegen (vrijwilligers of à tour de rôle).

Ook een bottelier is onmisbaar als dienstdoend fouragemeester. Beide onderofficieren zijn tevens noodig voor het toezicht op de keuken tijdens den marsch, daar dit deel van den compagniestrein meestal bij den algemeenen trein moet marcheeren, en er daar licht verwarring zou kunnen ontstaan.

Java, begin '99. NOLST TRENITÉ.

AANTEEKENINGEN.

---

1. Het beste model slobkous is: de marineslobkous met *zeildoeksch* boven- en onderriempje, doch stevig *lederen* sous-pied, en *hooge* driekante leëren dubbeling aan den onderkant tegen het doorschavielen. Ook kon voor wat beter snit gezorgd worden

en kwam het een enkele maal voor, dat de sous-pied niet ruim genoeg was tot het passeeren over het breede voorstuk van den soldatenschoen.

2. Doelmatig schoeisel is een quaestie van belang. Men gebruikt leder of zeildoek — het laatste desverlangd zwart geschilderd voor het oog. Stevig lederen schoenen worden evenwel spoedig hard door het water. Ik deed de gansche twee maanden met twee paar gemaakt gekochte lage zeildoeksche schoenen van flink Engelsch maaksel (een verbeterde editie van het gewone passarmodel), doch men denke vooral om *rijg*-model te nemen tegen het blijven steken in den modder; een paar lage schoenen met elastiek, of wel sloffen voor het bivak. De meesten hadden hooge witte rijgschoenen laten maken met een flinken rand overleer rondom boven de zool. Deze voldeden zeer goed. Vooral neme men het schoeisel goed ruim — nat geworden krimpt het toch voldoende om den voet. Sommigen recommandeeren om ook den schoen goed vet te houden. Ik appliceerde dit steeds met groot succes op den voet zelf.

3. De commandant der Pedir-landingsdivisie wenschte het invoeren van serge debarkementstunica's in overweging te geven. Het komt mij voor dat dan de karakteristieke matrozen-uniform wat al te zeer verloren gaat. Zekerlijk had men dáár meer met zonnehitte, wij ter Westkust meer met nattigheid te kampen, doch ook navraag bij deelnemers aan beide excursiën bevestigde mij in de opinie, dat het model blauw baaien hemd als regel niet te warm en 's nachts hoogst wenschelijk is. Sommigen namen er kraag en handboorden af en verkortten het een weinig. Dan nadert men de vroegere baaien boezeroenen (in de wandeling tunieks genaamd), die dus ook goed zouden voldoen, doch dan wordt een flanellen buikband (landmacht-model) zeer wenschelijk.

4. Wat het schoeisel der manschappen aangaat, leek mij het mariniersmodel of, wat daarmee overeenkomt, dat der landmacht, het stevigst; dit laatste is bij uitgifte ongezwart. De schoenen uit den scheepsvoorraad bleken veelal tamelijk verlegen, althans lag soms de zool er na één à twee marschen al af. Ook hier vooral te letten op niet te nauw — ze moeten ruim passen met wollen sokken — en op het smeuig houden van het leder. Wollen sokken — waar veel navraag naar was — waren moeielijk te krijgen.

5. Bij eerste debarkement werd ons door de intendance — behalve keukengerei — het benoodigd aantal spreien in bruikleen verstrekt. Deze dunne dekens — half katoen en wol — leenen zich bij uitstek voor het doel: het dekken tegen nachtelijke koude, met de noodzakelijke voorwaarde van lichtheid bij de bepakking. Wel zou men meermalen een warmer dek, b.v. de scheepswollendeken bij zich wenschen, doch voor een dagmarsch is deze bepaald te warm en te zwaar. Met de

modelspreien werden de vermelde zware marschen — men denke aan het bestormen van den heuvel bij Pontei-Koejoeng op het heetst van den dag — uitstekend uitgevoerd. Ze wordt gedragen: lang opgerold en bandoulière of om het middel, of wel kort ineengerold op den rug, aan de bandelieren boven op den eetketel. Dit laatste geeft nog eenig tegenwicht aan de patroontasschen.

6. De — naar ik meen — voorgenomen invoering van bekleede aluminium veldflesschen zal een verbetering zijn. Bij de gemande glazen flesschen is de draagwijze „in schoen" verre te verkiezen boven die met mousqueton. Hun inhoud was te klein.

7. Bij de bepakking is niet van *randsels* of *randselzakken* gesproken. Men verkoos algemeen den brood- of spekzak [1]), daar de randselriemen of -banden onaangenaam aan den voorkant der schouders gaan trekken. Toch werd een enkele maal de broodzak voor afwisseling als randsel gedragen en hiertoe tijdelijk de draagband ingericht. Het verdient overweging in dezen geest eene voorziening te treffen. De koppel wordt over den broodzak-draagband gedragen, tegen het slingeren en verschuiven van dien zak.

Ter betere verdeeling van gewichten werden veelal enkele zaken in de sprei gerold.

8. De bajonet der Indische landmacht is korter, het geheel dus lichter. Over de krul zie boven; opmerkingen over het gebruik van het geweer te velde, sub 4°.

9. De patroontasschen geven eenige aanleiding tot klachten over het loswerken van passanten en gespen (na langdurig gebruik) en het oxideeren (galvanisch?) van de metaaldeelen in het inwendige der tasschen, zoodat deze, na veel aan nat te zijn blootgesteld, er van binnen onoogelijk gaan uitzien.

10. De marine-kapmessen hebben minder slag, en veel slechter hanteerbaar gevest, dan die der landmacht, welke vermoedelijk ook nog lichter zijn; de laatsten verdienen dan ook verre de voorkeur. Wellicht is er geen bezwaar de kapmessen aan den rug als zaag in te richten.

N. T.

---

1) Dit is de zeildoeksche broodzak met draagband over den schouder, van de debarkementsplunjes. De nieuw ingevoerde lijkt mij bepaald te klein.

OPMERKINGEN BETREFFENDE DE BELANGEN VAN HET MILITAIR PERSONEEL DER ZEEMACHT, DIE DER ZEEOFFICIEREN IN HET BIJZONDER.

„Bij de bespreking der tractementsregeling der officieren „wordt, mijns inziens, te veel uit het oog verloren dat het loon„vraagstuk van zuiver oeconomischen aard is en hier dan ook „uitsluitend van oeconomisch standpunt moet beoordeeld worden" (Verslagen der Marine-Vereeniging n°. 3, jaargang 1898—'99, blz. 121).

„Door welke factoren de bezoldiging eener betrekking in „een bepaald geval bepaald zal moeten worden is dikwijls moei„lijk na te gaan, maar zeker zal als regel de verhouding tus„schen vraag en aanbod een grooten, ja een overwegenden „invloed moeten uitoefenen" (id. blz. 118) [1]).

Wanneer men deze twee uitspraken combineert, blijkt het, dat de schrijver zich op een soort standpunt geplaatst heeft gedacht, dat tegenwoordig hoe langer hoe meer verlaten wordt. Mocht in vroeger tijd als regel de verhouding tusschen vraag en aanbod een grooten, ja een overwegenden invloed uitoefenen op het loon, evenals thans nog het geval is met den prijs van koopmansgoederen, zoo wordt toch tegenwoordig dat standpunt hoe langer hoe meer als verouderd beschouwd. Het feit evenwel, dat wij tegenwoordig in een moeilijken, hoezeer interessanten overgangstijd (voor zoover sociale toestanden betreft) leven, maakt het uiterst moeilijk aan te geven, wat men onder een modern standpunt zou moeten verstaan. De moderne meeningen op sociaal gebied komen evenwel direct alleen den loontrekkende en slechts indirect den werkgever ten goede, zoodat wij voorloopig ook gerust datzelfde verouderde standpunt kunnen blijven innemen, zonder gevaar te loopen tot te gunstige resultaten voor de loontrekkenden te komen.

Wanneer men zegt, dat de verhouding tusschen vraag en aanbod een overwegenden invloed op de bezoldiging der zee-

1) In het algemeen heeft het militaire personeel der zeemacht zoo weinig met vraagstukken van oeconomischen aard te maken, dat men daaronder ook geen autoriteiten op dat gebied verwacht. Hoezeer ik mij dus bewust moet zijn, mij daardoor op glad ijs te wagen, heb ik toch niet geaarzeld deze bijdrage in te zenden. Het komt mij n.l. dringend noodig voor, dat opgekomen worde tegen enkele theorieën van den inleider op de vergadering der Marine-Vereeniging op 31 Januari 1898, die m. i. zeer nadeelig voor de marine zouden kunnen werken.

officieren moet hebben, dan zoude men bij doorvoering van dit systeem tot toestanden komen, zooals die vroeger algemeen, ook thans nog te dikwijls, werden aangetroffen in fabrieken, mijnen enz., waarbij het loon hooger wordt bij schaarschte van werkkrachten, lager zoodra er handen te veel zijn. Volgens dit stelsel zouden dan de traktementen aan jaarlijksche schommelingen onderhevig zijn, afhankelijk van het aantal geslaagde adspirant-adelborsten. Zoolang dit aantal het aantal plaatsen noemenswaard overtreft, zoude het een bewijs zijn, dat die traktementen te ruim zijn, en zoude vermindering niet alleen geoorloofd, maar voor een zuinige regeering zelfs plicht zijn.

Het behoeft niet veel toelichting om aan te toonen, dat het personeel zoodoende steeds een minimum-loon ontvangt. Vermindering toch heeft dan telkens plaats, zoolang dit zonder directe schade kan geschieden, terwijl alleen gedwongen tot vermeerdering wordt overgegaan.

Tegenover werklieden kan dit stelsel niet in zijn uiterste konsekwentie worden doorgevoerd, omdat deze in te juister tijd aangevangen werkstakingen een zoo krachtig middel hebben om den werkgever te dwingen, dat deze, ook al is hij zelfzuchtig, niet zal trachten het onderste uit de kan te halen.

De zeeofficieren verkeeren evenwel in dit opzicht onder ongunstiger omstandigheden [1]). Tegenover hen zou de Staat de meest inhalige houding *kunnen* aannemen, zonder dat zij zich daartegen op even krachtige wijze zouden kunnen verzetten.

Weliswaar kan volgens artikel 22 van de wet op de bevordering, het ontslag enz. aan binnenslands dienende officieren gevraagd ontslag niet geweigerd worden, zoodat hun het middel van werkstaking ook wel gegeven is, maar dit middel zou hoogstens slechts één enkele maal kunnen worden aangewend. Aan den eenen kant toch mag de Staat zich tegenover zijn dienaren niet vernederen door onder aanbieding van gunstiger toestanden pogingen aan te wenden die officieren hun ontslagaanvragen te doen intrekken, maar evenmin mag de regeering de marine van het grootste deel harer officieren ontblooten. Hoe de regeering in zulk een geval zou handelen, is moeilijk te zeggen, maar een zóódanige wijziging der wet, dat herhaling onmogelijk zou worden, zou niet kunnen uitblijven. Uit het feit, dat de bestaande wet zoo iets toelaat, mag worden afgeleid, dat zulk een optreden van alle binnenslands dienende officieren tot de practische onmogelijkheden behoort [2]). Ik wil hierbij in het midden laten of deze onmogelijkheid verwacht wordt als gevolg van onderstelde vaderlandsliefde en plichtbesef,

---

1) Dat het om redenen van moreelen aard den officieren niet geoorloofd is te trachten zich te verzetten, wil ik voorloopig buiten beschouwing laten.

2) Althans in ons land. De toestanden in 1893 in Brazilië, en tegen het einde der vorige eeuw in Groot-Brittannië, voor zoover de minderen betreft, hebben doen zien, dat het daar wel kan.

dan wel dat een voor zulk een optreden noodige solidariteit ontbreekt.

Dit krachtige middel tot verbetering van positie, n.l. de werkstaking, hetwelk wij met de meeste rijksambtenaren missen, kan evenwel in een particulieren werkkring ook niet altijd worden toegepast, n.l. overal daar niet, waar de loontrekkende zich door een contract heeft verbonden. Hiertegenover staat echter, dat hetzelfde contract, dat hem bindt, hem in den regel ook verschillende rechten waarborgt.

Ook dit missen wij. Na onze benoeming moeten wij gedurende ons geheele leven eenvoudig genoegen nemen met wat wetgever en regeering goedvinden ons te geven; wij hebben eenvoudig af te wachten, wat er in de ruif komt [1]).

Ik mag op deze wijze niet langer voortgaan, wil ik voorkomen van voor ultra-rood en malcontent aangezien te worden. Het is mij alleen te doen geweest aan te geven, dat wij onder zeer ongunstige omstandigheden zouden verkeeren, *wanneer* de Nederlandsche Staat zich op het standpunt plaatste, dat het de verhouding tusschen vraag en aanbod is, die een overwegenden invloed op onze bezoldiging zou dienen te hebben.

Voor een billijke beoordeeling, moeten we den toestand ook van de andere zijde beschouwen. Welken waarborg heeft de Staat, dat hij waar krijgt voor zijn geld? Wanneer men dit nagaat, dan ziet men spoedig in, dat die waarborg al zeer gering is. Heeft een reeder te klagen over een schepeling, dan behoeft hij van dien persoon niet langer schade te ondervinden dan gedurende één enkele reis. Bij de oorlogsmarine daarentegen is het met onwillige honden al heel moeilijk, zoo niet onmogelijk, hazen te vangen. Ieder onzer heeft wel eens matrozen ontmoet, die de door hen gepresteerde diensten zoowel kwalitatief als kwantitatief tot een minimum weten te reduceeren. Ze doen niets, als ze er niet toe gecommandeerd worden, doen het ook dan nog zóó langzaam, dat er nog juist geen sprake van onwil kan zijn, en doen alles even onhandig, maar alweer niet zóó erg, dat moedwil bewezen kan worden. Ze zijn nooit brutaal, weigeren nooit dienst, en zijn de steunpilaren van schendblaadjes, waaraan ze door hun provoceerende houding tegenover meerderen meermalen schijnbaar gegronde stof kunnen leveren. Moge het ook al aan scherpzinnige, kalme en handige meerderen gelukken enkele dier parasieten te elimineeren, zoo blijft de Staat als werkgever tegenover hen toch vrijwel machteloos.

Ook aan een officier moet het niet moeilijk vallen, zijn dienst te doen op een wijze, dat hij geen tiende part van zijn

---

1) De gewoonlijk met weinig vleiende bedoelingen gebezigde uitdrukking: »Eten uit de staatsruif" heb ik altijd als een allerongelukkigste poging om hatelijk te zijn, beschouwd. Een ruif toch doet denken aan een paard. Welnu, is er een edeler dier denkbaar, waarmede men vergeleken zou willen worden, en is er één dier, dat meer diensten voor zijn loon levert?

bezoldiging waard is, zonder daarvan in zijn promotie of inkomsten eenigerlei schade te hebben. Ook tegenover dezulken zou de Staat vrijwel machteloos staan.

Ook de Staat zou dus in zeer ongunstige omstandigheden verkeeren, *wanneer* de personen, die het militair personeel der zeemacht vormen, zich op het standpunt van vraag en aanbod stelden, en er steeds slechts op uit waren voor een maximumloon minimum-diensten te leveren.

We zien hieruit, dat zoowel de Staat als het personeel alleen dan tevreden kunnen zijn, wanneer de Staat zich onzelfzuchtig betoont, en het personeel een groote mate van plichtbesef en toewijding aan den dag legt. Het personeel verkeert hierbij onder gunstiger omstandigheden, omdat te veel beknibbelen op bezoldigingen zich onmiddellijk wreekt door grooter verloop, zoodat te groote zuinigheid de wijsheid zou blijken te bedriegen. Omgekeerd evenwel zoude het personeel al zeer weinig in zijn belangen geschaad worden, wanneer de algemeene geest eens was, dat ieder zijn dienst maar zoo moest doen, dat hij er zelf nog juist niet door kon worden benadeeld.

Volgens den inleider op genoemde vergadering is dit laatste niet het geval, waar hij zegt:

„Een ieder die medewerkt om de uitgaven te beperken „handelt dan ook in zijn eigen belang, niet alleen als belasting „betalend burger van den Staat, wat feitelijk allen zijn, maar „bovenal omdat hij daardoor de kans vermeerdert, dat er ge„legenheid zal wezen voorstellen te doen, welke direct in zijn „financiëel belang zijn.

„En menigeen, ja iedereen, al is het dan ook in verschil„lende mate, is daartoe in de gelegenheid door steeds een spaar„zaam gebruik van 's lands goederen te bevorderen en die goe„deren zorgvuldig te beheeren, door zoo min mogelijk gebruik „te maken van vreemde hulp, door in het algemeen onnoodige „uitgaven te vermijden en tegen te gaan. Gebiedt reeds onze „plicht bedoelde spaarzaamheid steeds en in alles te betrachten, „het financiëel eigenbelang in den meest engen zin genomen, „stelt dienzelfden eisch. Veel te veel wordt dit nauw verband „uit het oog verloren tot schade van het personeel zelf en ten „nadeele van 's lands schatkist. Hier vindt het personeel der „zeemacht nog een ruim veld om mede te werken tot verbete„ring van positie. Langs dezen weg zal meer bezuiniging ver„kregen kunnen worden dan door uitbreiding van financiëele „contrôle, die zelf noodzakelijk weer grootere uitgaven mede„brengt". (Verslagen 1897—'98 n°. 3 bladz. 92). Eert uwen vader en uwe moeder, *opdat* het u welga! Amen.

Het is minstens even onzeker, of onze welvaart zal toenemen door het eeren van zoodanige ouders, die geen eerbied verdienen, als dat onze bezoldiging zou toenemen door een zuinig beheer te betrachten. Ware de marine een koopmanszaak, dan is het natuurlijk, dat een vrijgevig patroon na een voordeelig jaar met kwistige hand gratificatiën uitdeelt, omdat hij in het

algemeen zeker is, dat een groote winst ten deele het gevolg zal zijn geweest van toewijding van zijn personeel. Bij de marine evenwel is het betrachten van zuinigheid dikwijls zoodanig in strijd met toewijding en plichtbesef, dat het zeer onbillijk zou zijn de laatste naar de eerste af te meten. Enkele voorbeelden mogen voldoende zijn.

Veel varen, manoeuvreeren, meren en ontmeren, kost veel meer geld en geeft veel meer kans op averij dan stilliggen, maar vereischt tevens meer plichtbesef.

Een traject met halve kracht afleggen is zuiniger dan met volle kracht, maar alleen wanneer meermalen volle kracht wordt gestoomd, zal men er op mogen vertrouwen, dat men werkelijk volle kracht kan stoomen, wanneer dit vereischt wordt.

Exerceeren kost meer dan theorie geven.

De „duurste" commandanten op Atjeh zijn degenen, die veel varen, maar zou men hun daarvan een verwijt willen maken?

Het komt mij daarom ondenkbaar voor, dat de regeering in staat zou zijn de toewijding en het plichtbesef af te meten naar de „exploitatiekosten". Betrachtte het personeel een groote zuinigheid in de verwachting, daardoor op een hoogere bezoldiging te mogen rekenen, dan zoude ik dat niet anders dan naïef kunnen noemen. Hoe gewenscht zuinigheid ook is, zoo zoude zuinigheid uit eigenbelang niet anders dan nadeelig kunnen werken, omdat groote bezuinigingen alleen ten koste van de oefening zijn te verkrijgen.

Wat de belangen als belastingschuldige betreft, zou het wel eens interessant zijn uit te rekenen, hoeveel b. v. een officier van administratie of officier-machinist zich zelf als belastingschuldige kan bevoordeelen door groote zuinigheid te betrachten met victualie of steenkolen. Zijn meerdere moeite en zorg zou hij dan al zeer slecht beloond vinden, zoodat hierin ook nooit een ernstige reden tot plichtsbetrachting zal zijn gelegen.

Is het verkeerd van mij te trachten, de argumenten van een ander om zuinigheid te laten betrachten, te weerleggen? Ik geloof het niet. Men moge er voor het oogenblik al eenig succes mee hebben, het personeel in den waan te brengen, dat zijn eigenbelang meebrengt zuinig te zijn, niet zoo heel lang zou het duren of men zou bemerken, dat die zuinigheid alleen den Staat ten goede komt.

Veel verstandiger komt het mij voor, er rond voor uit te komen, dat het betrachten van zuinigheid niet gegrond moet zijn op eigenbelang, maar alleen op plichtbesef en toewijding, en zelfs zoude het mij niet onvoorzichtig voorkomen te verklaren, dat plichtbesef en toewijding alleen verwacht worden en niet geëischt, om de eenvoudige reden, dat men daartoe niet *kan* dwingen. Hierdoor moet op den duur onze werkkring in eigen oogen verhevener worden. Wij moeten ons met hart en ziel op dien werkkring toeleggen, niet uit eigenbelang, niet

omdat wij er anders last van zouden kunnen hebben, maar alleen omdat wij *unfair* zouden handelen, door het in ons gestelde vertrouwen te beschamen.

Wil de Staat geen nadeel ondervinden van het feit, dat het praktisch onmogelijk is toewijding af te dwingen, dan is het een eerste vereischte aan het personeel vertrouwen te schenken, waardoor dit personeel des te meer geprikkeld zal worden, zich dat vertrouwen waardig te toonen.

Toezicht, contrôle, inspectiën enz. zullen gewenscht blijven, maar wanneer daarbij geen achterdocht en wantrouwen getoond wordt, is daarin niets kwetsends, en zal men geen neiging tot schijnvertoon behoeven te vreezen. Een voorbeeld van vertrouwen levert het beheer der inventarisgoederen aan boord. Men kan niet zeggen, dat daarbij geen groot vertrouwen getoond wordt. Het bekende „on n'écrit que „verbruikt", et tout est fini" is wel een bewijs, dat die gunstige toestand niet algemeen is, zoodat wij niet mogen nalaten, dit vertrouwen op prijs te stellen, en te zorgen dit waardig te blijven.

Het spreekt van zelf, dat in weerwil van dat geschonken vertrouwen aan boord nog niet altijd die zuinigheid wordt betracht, die wellicht bereikbaar zou zijn, maar wanneer ergens dan moet men hier oppassen, de wijsheid niet door de zuinigheid te laten bedriegen. Wantrouwend beknibbelen moge gedurende korten tijd tot eenige schijnbare bezuiniging leiden, op den duur kan men er zeker van zijn, dat de aan boord aanwezige inventarisgoederen onvoldoende zullen zijn, hetzij door hun aantal dan wel door hun hoedanigheid, waardoor het schip niet in alle opzichten zeewaardig of gevechtswaardig mag worden genoemd.

Hoewel slechts in vage trekken, hoop ik, dat in het bovenstaande op voldoende wijze is aangegeven, op welke wijze de zeeofficier, of in het algemeen het militair personeel der zeemacht, zijn verplichtingen tegenover den Staat behoort op te vatten.

Welke zijn nu de verplichtingen, die de Staat heeft tegenover het personeel? Feitelijk geene, want we hebben boven gezien, dat het personeel der zeemacht evenmin zijn toevlucht tot werkstakingen kan nemen, als dat het steunen kan op eenig contract. Waar evenwel van den officier verwacht wordt, dat hij zich met hart en ziel op zijn werkkring toelegt, m. a. w., dat hij ook verplichtingen, die niet kunnen worden afgedwongen, getrouwelijk zal nakomen, daar mag hij omgekeerd verwachten, dat ook de Staat verplichtingen tegenover hem zal nakomen, welke niet kunnen worden afgedwongen, maar alleen op moreele grondslagen berusten, m. a. w. dat ook de Staat tegenover hem niet unfair handelt. Hiertoe behoort in hoofdzaak, dat eenmaal voorgespiegelde verwachtingen niet worden teleurgesteld, hetwelk weder voornamelijk die betreffende de bezoldiging en promotie geldt. Wordt hierop beknibbeld, dan heeft de officier slechts goed te keuren; van den Staat kan dan evenwel gezegd worden,

dat hij tegenover zijn personeel op weinig ridderlijke wijze optreedt, hetgeen te schandelijker zou zijn, omdat hij verwachten mag, dat het plichtbesef groot genoeg is, dat hij niet bevreesd behoeft te zijn, dat zijn unfaire handelwijze onmiddellijk op overeenkomstige wijze met mindere toewijding zal worden beantwoord.

Alleen onder enkele bijzondere omstandigheden komt mij opzettelijke vermindering van inkomsten en vooruitzichten gemotiveerd voor.

a. Wanneer een Staatsbankroet te vreezen is.

b. Wanneer de verminderingen op andere wijze worden gecompenseerd.

c. Wanneer bewezen is, dat de bezoldiging te groot is, m. a. w. dat het personeel te weelderig van zijn inkomsten kan leven.

Laten wij elk dezer gevallen in het kort bespreken.

a. Behoeft geen nadere bespreking.

b. In dit geval is van geen eigenlijke vermindering sprake; alleen kan er natuurlijk sprake van zijn, of werkelijk van compensatie mag worden gesproken.

In de laatste vijftien jaren (het tijdvak, waarover ik eenigszins kan oordeelen), hebben de volgende verminderingen plaats gehad:

1. Vermindering van zeetraktement op een reis naar of van Indië per particuliere gelegenheid.

2. Vermindering tengevolge der ingevoerde bedrijfsbelasting.

3. Vermindering door afschaffing der victualiedienst-toelage.

4. Vermindering der Indische opnemingstoelagen (Januari 1888).

5. Vermindering der vooruitzichten wat promotie betreft (geldt in hoofdzaak de officieren van gezondheid en die der mariniers, waarbij een ongunstiger verhouding is ingevoerd tusschen het aantal officieren met kapiteins- en met luitenantsrang).

6. Opheffing der premiën bij overvoer van gelden, enz.

Deze verminderingen worden gecompenseerd door:

1. Verstrekking van commaliewant, welk voordeel evenwel niet zoo groot is, als het wel lijkt, doordat de voorschriften eischen, dat alles aan boord wordt genomen; hierdoor komen vele beschadigingen voor van artikelen, die men nooit gebruikt, en die men zich op eigen kosten nooit zou aanschaffen, terwijl ook de prijs van vele artikelen eenige malen hooger is dan die men bij eigen aanschaffing zou besteden.

De onbillijke en onlogische bepaling, dat de gebruikers ook de schade, door de schuld der bedienden veroorzaakt, moeten dragen, zal oorzaak zijn, dat de voordeelen van verstrekking van rijkswege van commaliewant door de gebruikers weinig zal

worden op prijs gesteld, zeker door degenen, die de vroegere toestanden niet meer hebben gekend. Thans zou ons eigenbelang meebrengen meer zorg te besteden aan het commaliewant dan aan artillerie, torpedo's, machines, instrumenten enz., terwijl de gereedheid voor alle diensten toch ongetwijfeld vergt, dat juist het commaliewant het minst van onze toewijding profiteert. Het kan niet anders dan streelend voor ons zijn, te zien, dat de Staat vertrouwt, dat toestanden, waarbij ons eigenbelang in strijd is met 's lands belang, niet op nadeel voor den lande zullen uitloopen.

2. Verbetering van het logies aan boord. Wat dit betreft moeten we ronduit erkennen, dat wij met reuzenschreden zijn vooruitgegaan. Ontbrak toch op de schepen en vaartuigen van oorlog van een twintigtal jaren geleden nagenoeg alle licht en lucht, zoodat de benaming longroom geschikt door officiersruim had kunnen worden vervangen, zoo laten de verblijven op de moderne schepen, zoowel groote als kleine, weinig te wenschen over.

3. Door den krachtigen steun, dien de regeering verleent aan de pogingen, om het sportleven in de marine een hoogere vlucht te doen nemen. Door daden is dit reeds getoond door de verstrekking van sportvaartuigen, terwijl het plan tot oprichting van een Marine-Jacht-Club zich terstond in hare sympathie heeft mogen verheugen, waardoor waarschijnlijk die club zal kunnen bestaan zonder te hooge financiëele offers van hare leden te eischen.

Eén z.g. voordeel moet m.i. buiten rekening blijven, n.l. de invoering der militaire billetten op de spoorwegen, omdat het voordeel in vergelijking met retourkaarten gering, daarentegen met enkele-reiskaartjes zeer belangrijk is. Doordat nu dienstreizen veelal enkele-reis-kaarten eischen, reizen voor eigen rekening daarentegen meest heen en weer gemaakt worden, is het duidelijk, dat alleen de Staat van de invoering der militaire kaartjes belangrijk voordeel trekt, waarom het onaannemelijk is, dat het belang van het personeel daarbij heeft voorgezeten.

Wegen de genoemde voordeelen op tegen de ondervonden verminderingen? Voor de officieren der mariniers zeker niet, zoodat wij er op mogen rekenen, dat die officieren op eenigerlei wijze nog een billijke verbetering wacht.

Voor de officieren, die meer geregeld aan boord verblijven, is het moeilijker uit te maken, omdat een bevestigend of ontkennend antwoord voornamelijk van de individueele behoeften zal afhangen. Degenen, die frissche lucht als een eerste levensbehoefte beschouwen, zullen zich daarvoor gaarne eenige financiëele opofferingen getroosten, en alles te zamen een vooruitgang noemen. Daarentegen zullen de overigen, die meer genieten in een atmosfeer van „voedzame" lucht, zich moeilijker kunnen schikken in de gewijzigde toestanden.

Afgezien hiervan kan men nu die wijzigingen nog zoowel van uit een pessimistisch als uit een optimistisch oogpunt beschouwen.

De pessimisten zullen zeggen, dat die verbeteringen niets te maken hebben met de verminderingen in traktement, want dat de machinisten en onderofficieren, en voor zoover het logies betreft ook de minderen, dezelfde voordeelen genieten zonder vermindering van soldij; dat de verminderingen ook gelden voor officieren op de oude 1e en 4e klassen en evenzeer voor de ondergeschikte officieren op kanonneerbooten, die zich gerust met de voorhistorische holbewoners kunnen vergelijken; dat de officieren van administratie en van gezondheid bij dezelfde voordeelen meer onder de verminderingen lijden enz.

De optimisten daarentegen zullen in de verstrekking van commaliewant en beter logies slechts de zorgzame hand der regeering willen zien; ze zullen er op wijzen, dat de oude 4e klassen reeds nagenoeg geheel verdwenen zijn, de 1e klassen, als zonder waarde, natuurlijk nooit meer in dienst zullen worden gesteld, en die nog in dienst zijn, reeds grafwaarts gaan; dat eindelijk de gunstiger toestanden voor machinisten, onderofficieren enz. overeenkomen met traktementsverhooging, waartegen men toch geen bezwaar mag hebben enz.

Het is moeilijk te beslissen, wie gelijk hebben, de pessimisten of optimisten. Wanneer ik mij beslist aan de zijde der optimisten schaar, kan ik de juistheid van mijn standpunt wel niet wiskundig bewijzen, maar meen ik een moreel bewijs te moeten aannemen in het feit, dat zoowel verminderingen in bezoldiging als de daartegenoverstaande verbeteringen zijn uitgegaan van onze eigen chefs zonder noemenswaarde pressie van buiten af. Is het nu niet onaannemelijk, dat degenen, die als vanzelf aangewezen zijn onze belangen te behartigen, zich zouden hebben schuldig gemaakt aan unfaire handelingen door ons te benadeelen zonder daartegenover compenseerende voordeelen te stellen?

Toch ben ik niet geheel gerust voor de toekomst. Van onze eigen chefs mogen wij verwachten, dat zij onze belangen zullen behartigen, maar buiten hen zijn er nog anderen, die mee te praten hebben, n.l. de Kamerleden. Geen jaar gaat voorbij of enkele leden wenschen op zeer belangrijke wijze onze rechten op pensioen te beknibbelen, zoowel wat het bedrag betreft, als den leeftijd, waarop het kan worden aangevraagd. Zijn die leden zich wel bewust, dat zij hunne medeleden en de regeering aansporen tot het nemen van maatregelen, waarvoor onridderlijk nog een zachte kwalificatie is?

Maar als nu eens die leden hun medeleden weten mee te sleepen en de regeering tot toegeven weten te dwingen, wat moeten wij dan daartegen doen, welke représaille-maatregelen kunnen wij dan te baat nemen? Het antwoord hierop kan niet twijfelachtig zijn. Ook tegenover zulke unfaire handelingen zouden wij niets anders dan faire mogen stellen, d. i. door onverzwakte toewijding te toonen, dat ons plichtgevoel niet door teleurstellingen wordt geschokt.

c. Wanneer bewezen is, dat de bezoldiging te groot is, m.

a. w. dat het personeel te weelderig van die bezoldiging kan leven. Hiertegenover staat natuurlijk, dat vermeerdering zou moeten plaats hebben, wanneer bewezen werd, dat niet anders dan armoedig van de bezoldiging kan worden geleefd. Beide bewijzen komen mij uiterst moeilijk voor. Het is gemakkelijk genoeg te zeggen, dat het traktement groot genoeg behoort te zijn om redelijk gestelde behoeften ruim te kunnen voldoen, maar waar zijn aan weerszijden de grenzen van die redelijke behoeften ?

Wanneer wij eens allen eenstemmig onafgebroken klaagden, dat wij armoedig bezoldigd werden, zou dit dan als bewijs gelden? Ik geloof, dat zulks niet den minsten indruk zou maken, zoodat wij ons die moeite gerust kunnen besparen. Meer indruk dan al die klachten te zamen zal de ontslagaanvrage van zelfs één enkel officier maken, omdat deze niet zegt, maar toont van oordeel te zijn, dat de bezoldiging niet verleidelijk groot is. Wordt dit aantal ontslagaanvragers groot, dan behoeft men niet lang op verbetering te wachten (getuige het korps officieren van administratie); blijft het klein, dan is het een wanhopige zaak te willen bewijzen, dat verbetering noodig is.

Te bewijzen, dat de bezoldiging te weelderig is, is al even moeilijk, tenzij men al wat boven de allereerste levensbehoeften gaat als weelde zou willen bestempelen. Van dat standpunt uit bezien, hebben alle ongehuwden van admiraal af tot jongen toe het zonder twijfel weelderig, en kan er best wat af. Wanneer men ons echter in overeenstemming met de maatschappij, waarin wij leven, eenig meerder levensgenot niet wil onthouden, wordt het bewijs moeilijk, zoo niet onmogelijk.

Wil men weelderigheid bewijzen door alleen te letten op de zeeofficieren, wanneer na een langdurig verblijf buitenslands of in een uithoek zij het er eens in Amsterdam of den Haag van nemen, evenals men den vijftigjarigen leeftijd voor pensionneering te laag oordeelde door alleen op officieren van de z.g. Haagsche marine te letten, dan is daartegen niets in te brengen, en hebben wij het allen weelderig. Een grondiger onderzoek zou evenwel leeren, dat de ongehuwden niet buitensporig, de gehuwden zelfs eenvoudig leven, welke eenvoudige levenswijze voor de subalterne officieren zelfs een armoedige zou worden, wanneer uitsluitend van de bezoldiging moest worden geleefd.

Het komt mij doelloos voor in deze richting voort te gaan, omdat die beschouwingen, als komende van belanghebbende zijde, geen invloed zullen uitoefenen op buiten de marine staande personen. Geheel anders zoude het evenwel zijn, wanneer een officier, die zich steeds ruim bij kas ziet, hetzij door buitengewoon geringe behoeften, hetzij doordat hij door de fortuin is gezegend, hetzij zelfs, dat hij zich slechts wijs maakt goed bezoldigd te zijn, omdat zijn omgeving het tegendeel beweert, wanneer zoo iemand openlijk verkondigt, dat wij ruim zijn be-

zoldigd, dan maakt dit *wel* indruk, en bestaat er groot gevaar, dat men daarin *wel* een bewijs zal zien. Wanneer dus door den inleider op de vergadering der Marine-Vereeniging op 31 Januari 1898 (die zich nog wel door andere dan een der drie genoemde oorzaken ruim bezoldigd kan hebben gevoeld) zoo iets openlijk wordt verkondigd, dan moeten wij vreezen, dat zulks zeer nadeelige gevolgen voor ons kan hebben. Wat is natuurlijker, dan dat men zal redeneeren: „Zelfs in eigen boezem wordt beweerd, dat de bezoldiging ruim is. Mogelijk is het iets overdreven voorgesteld, maar te kort gedaan worden ze dan toch zeker niet"?

Het kan zijn nut hebben na te gaan door welke overwegingen de uitspraak van den inleider wordt gerugsteund. We zien dan, dat de zeeofficier bij voorkeur vergeleken wordt bij een koopmanszaak, waarin een zeker kapitaal gestoken is. Laat de vergelijking ook al niet zeer verheven zijn, zoo is een beschouwing van die zijde nog het meest voor beredeneering vatbaar, terwijl toch ook de aanvaarding der vergelijking een eerste vereischte is om kans te hebben tot overeenstemming te geraken.

Ieder onzer stelt dus een handels- of nijverheidsonderneming voor, waarin een zeker kapitaal gestoken wordt. Een goed koopman onderneemt niets, of hij moet gegronde verwachtingen hebben, dat de zaak levensvatbaarheid bezit, m. a. w. dat elke daarin gestoken duizend gulden de waarde der zaak met een veel grooter bedrag doet toenemen. Is het een zaak, die slechts eenige jaren winst kan afwerpen, dan moet deze winst zoo groot zijn, dat na aftrek van afschrijving van kapitaal, renteberekening, reservefonds enz. nog een ruime netto-winst overblijft. Dit zal hem niet bij elke onderneming gelukken, maar alleen dan zal hem naast ondernemingsgeest ook helderheid van blik worden toegekend, wanneer de verliezen op de mislukte ondernemingen ruimschoots door de winsten op de gelukte worden gedekt. Het spreekt van zelf, dat naarmate het bestede kapitaal grooter is, ook zoowel de bruto-winst, d. i. de opbrengst, als de netto-winst grooter zullen moeten zijn.

Passen wij dit op ons toe, dan zien we, dat bij onze vierjarige opleiding de Staat een som van *f* 4000 ten koste legt. Gedurende onzen diensttijd werpt dan de zaak winst af, d. i. presteeren wij diensten, die een zekere waarde vertegenwoordigen. Deze bruto-winst dient dan tot afschrijving en rentebetaling van het kapitaal (de voor ons bestede opleidingskosten), tot vorming van een reserve-fonds (de uitgestelde bezoldiging of pensioen), terwijl ten slotte de netto-winst overblijft. Van deze netto-winst, d. i. de bezoldiging, die ons in klinkende munt, rantsoenen, woning enz. wordt uitbetaald, hebben wij hierboven gezien, dat die te grooter zal moeten zijn, naarmate het geriskeerde kapitaal, d. z. de opleidingskosten grooter zijn.

Dit is geheel in overeenstemming met de bestaande toe-

standen. Hoeveel onkosten getroost de Staat zich niet om kanonniers te vormen, en toch zien deze hun inkomsten daardoor belangrijk vermeerderd. Maar niet alleen hierbij, bij alle opleidingen zien wij hetzelfde. Zoodra heeft niet iemand bij de marine de een of andere opleiding doorloopen, of zijn bezoldiging neemt toe.

Evenals een koopman onderneemt ook de Staat wel eens iets, dat mislukt. Hieronder vallen degenen, die kort na hun opleiding komen te overlijden of ongeschikt voor den dienst blijken. Wil men den Staat geen helderheid van blik ontzeggen, dan moet men ook aannemen, dat de hierdoor ontstane verliezen ruimschoots gedekt worden door de winsten der overigen m. a. w., dat deze een grootere netto-winst moeten opleveren, d. i. een hoogere bezoldiging moeten ontvangen.

Ik ben het dus volkomen met den inleider eens, dat wij onze opleidingskosten als een voorschot hebben te beschouwen; alleen kom ik voortredeneerende tot een juist tegenovergestelde conclusie, waar ik betoogd heb, dat niet alleen de bruto-winst als zóó groot moet worden beschouwd, dat daarvan het kapitaal met rente kan worden afgelost, maar ook de overblijvende of zichtbare netto-winst, d. i. het ons uitbetaalde traktement hooger moet zijn, naarmate de opleidingskosten hooger zijn geweest.

Dit wil niet zeggen, dat daardoor alleen de plichten van den Staat tegenover ons grooter zijn geworden; neen, ook onze plichten zijn grooter geworden, maar deze bestaan allerminst daarin, dat wij genoodzaakt zouden zijn, onze behoeften meer het minimum te doen naderen, naarmate de Staat meer aan onze oefening ten koste legt. Onze plicht bestaat daarin, dat naarmate de Staat zich zwaardere offers getroost om ons voor onzen werkkring geschikt te maken, wij des te beter moeten zorg dragen, dat de waarde van de door ons gepresteerde diensten daarmede in overeenstemming blijve.

Dat de opmerkingen van den heer van der Hout en de instemming daarmede van den heer Cohen Stuart zoo weinig zichtbare uitwerking hebben gehad op den inleider, meen ik in de eerste plaats daaraan te moeten toeschrijven, dat zij zich daarbij op een ander standpunt hebben geplaatst, waardoor de discussie van zelf minder vruchtbaar moest worden. Anderendeels heeft de inleider de moeilijkheid der weerlegging van het door den heer van der Hout aangevoerde trachten te ontgaan door het te laten voorkomen, alsof diens woorden ten deele niet ernstig waren gemeend. We lezen toch: „Aan die berekening „worden eenige, misschien grappige, onderstellingen vastge„knoopt, welke het beginsel evenwel geenszins deren". (Verslagen n°. 3, jaarg. 1898—'99, bladz. 120).

Volkomen waar, dat het beginsel niet gedeerd wordt. Wanneer de regeering het noodig oordeelde uitsluitend voor oefening der adelborsten een schip van drie millioen te laten bouwen dan zijn ook de later door die adelborsten gepresteerde diensten

minstens zooveel meer waard als alle kosten van dat schip zijn geweest, tenzij men dwaze handelingen aan de regeering zou willen toeschrijven. Doet men dit niet, dan moet men aannemen, dat die verbazend hooge opleidingskosten werkelijk worden terugbetaald, niet in geld, maar in diensten, die dan zooveel meer waard zijn. Welk bezwaar kon er dus tegen zijn, den heer VAN DER HOUT au sérieux te nemen? Voor het beginsel geen enkel, maar wel voor de conclusie, dat die opleidingskosten in klinkende munt, d. i. in geringer bezoldiging moeten worden terugbetaald. Om de conclusie te redden, moest aan den heer VAN DER HOUT de twijfelachtige lof worden toegezwaaid van „misschien grappig" te zijn geweest.

Met het oog op onze groote persoonlijke belangen, kan er daarom m. i. niet genoeg op gewezen worden, dat niet de leer, maar de conclusiën van den inleider onjuist zijn.

In het vorenstaande heb ik mij zeer beangst getoond voor de gevolgen, welke de woorden van den inleider op genoemde vergadering buiten de marine zouden kunnen hebben. Dit is eensdeels het gevolg van de overtuigende wijze, waarop hij zijn onderwerp behandeld heeft, anderendeels daarvan, dat de titel „Belangen van het Militair Personeel der Zeemacht" op de buitenwereld waarschijnlijk den indruk zal hebben gemaakt, dat de spreker daarbij ook de *behartiging* dier belangen op het oog had, of althans minstens een objectiviteit, waarnaar getracht is (bladz. 44), heeft weten te bereiken. Het verwijt, dat deze gewenschte objectiviteit niet in voldoende mate is betracht, maar de inleider zich op het standpunt eener zeer zuinige regeering heeft gesteld („Marineblad" 13e jaargang, bladz. 104), is door dezen niet weerlegd, maar alleen vermeden door een woordenspel met „zeer zuinig" en „te zuinig" (Verslagen 1898—'99, bladz. 127).

Dat er werkelijk reden was te beweren, dat de inleider zich over het algemeen op een zeer subjectief standpunt heeft geplaatst, waarbij de belangen van den Staat hoofdzaak, die van het personeel bijzaak waren, moge uit de volgende voorbeelden blijken, waarbij ik n°. 3 der Verslagen 1897—'98 zal volgen.

Vooraf moet ik er op wijzen, dat de aan te halen voorbeelden alleen dienen om te bewijzen, dat werkelijk dat standpunt is ingenomen. Geenszins wil ik daarmede te kennen geven, dat ik de aanbevolen wijzigingen zou afkeuren, en zeker zou ik niet willen verdacht worden van de meening te zijn toegedaan, dat de inleider geen hart voor zijn ondergeschikten heeft.

Werving. Strengere keuring komt den Staat, niet het personeel ten goede.

Tegenover het aan den Staat toe te kennen recht om iemand tot op zijn 24ste jaar te kunnen ontslaan, wordt geen enkele voor het personeel gunstige bepaling gesteld.

Voeding. De afschaffing van het meenemen van levend vee komt wel den Staat, niet het personeel ten goede.

Afschaffing van geregelde verstrekking van koffie en suiker komt wel den Staat, niet het personeel ten goede.

Verbod van het meenemen van rantsoenen komt slechts den Staat, niet het personeel ten goede.

Kleeding. Hierin zijn werkelijk de belangen van het personeel voor oogen gehouden, hoewel m. i. niet genoeg. Geenszins zoude het toch onredelijk zijn, den Staat de kosten te laten dragen van uniformwijzigingen, die niet dan bij uitzondering in het belang van het personeel zijn. Het billijkste, maar mogelijk in de practijk niet uitvoerbaar, zou het zonder twijfel zijn, die kosten te laten dragen door dengene, die de wijzigingen heeft uitgevonden.

Het ontnemen van de uniform aan personen, die niet in actieven dienst zijn, komt aan de discipline, dus aan den Staat, niet aan het personeel ten goede.

Huisvesting. Hoewel hierbij de belangen van het personeel voor oogen zijn gehouden, komt dit alleen, omdat die geheel samengaan met die van den Staat. Dat evenwel ook hier de belangen van den Staat hoofdzaak zijn, blijkt uit bladz. 50—52, waar betoogd wordt, dat vervanging van schepen door kazernes *voordeelig* is.

Bladz. 58 staat: „De kosten van het groote verloop van dit „personeel worden geheel gekweten uit de Staatskas, maar „daarom ligt het ook geheel op den weg van het Departement „van Marine te verlangen eene betere behandeling van het „personeel tijdens het verblijf in Oost-Indië".

Wanneer die kosten eens niet gekweten werden uit de Staatskas, zou dan die betere behandeling een onverschillige zaak zijn?

Opleiding. Hoewel natuurlijk een goede opleiding ook den individuen zelven ten goede komt, treedt bij de bespreking toch weder alleen het belang van den Staat op den voorgrond. Wat moeten we b.v. denken van bladz. 60: „Ik geloof niet, dat het „mogelijk is de verschillende oefeningen en exercitiën aan boord „van de „Nautilus" en de „Buffel" zoodanig te regelen, dat „daarvan voor de jongens geen nadeelige gevolgen te duchten „zijn . . . ."?

Brengen wij deze uiting in verband met de te voren genoemde talrijke afkeuringen, dan komt onwillekeurig de vraag op: „Ware hier niet een woord op zijn plaats geweest in het belang van dat personeel, dat eenvoudig afgekeurd wordt na het presteeren van diensten, waarvan nadeelige gevolgen waren te duchten?"

Oefening. Hoewel ook goede oefening in het belang van het personeel mag worden geacht, is toch ook weer bij de be-

spreking alleen rekening gehouden met de belangen van den Staat. Aan de nadeelen van de vele overplaatsingen voor het personeel, vooral voor de gehuwden, wordt geen enkel woord gewijd.

Bezoldiging. Na hetgeen boven reeds over bezoldiging is gezegd, kan ik nu betrekkelijk kort zijn. De zucht om een meer rationeele, of neen een „eenige rationeele regeling" (bladz. 74) te willen invoeren, wijst op een streven tot behartiging onzer belangen. Het is alleen zoo jammer, dat de wijze, waarop de zaak wordt besproken, gegronde vrees doet ontstaan, dat de uitwerking daarvan bezwaarlijk anders dan nadeelig voor ons kan zijn. Na een betoog, dat er bij verschillende plaatsingen, waarin een hoogere bezoldiging wordt genoten, eigenlijk geen reden is voor het hoogere bedrag, en zonder aan te toonen, dat die bezoldiging voor de minder bedeelden te gering is, lezen we: „Een zeer bevredigende regeling op dien voet is „mogelijk zonder het totaal cijfer der uitgaven te verhoogen". (bladz. 74). Wanneer nu bovendien daarbij gewaarborgd kon worden, dat het niet verlaagd zou worden, zou gezegd kunnen worden, dat onze belangen behartigd waren. Maar als dat cijfer nu eens *wel* verlaagd werd?

Ieder onzer ligt nog versch in het geheugen op welke radicale wijze een einde is gemaakt aan het groote verschil in zeetraktement, dat genoten werd door officieren, die met een rijks- en die met een particuliere gelegenheid uit- of thuisvoeren. Wanneer wij eens allen medegingen met de beweringen op de bladz. 70—73 en alle verhoogingen als overbodige weelde gingen brandmerken, zoude er dan niet veel kans zijn, dat we een „eenige rationeele regeling" kregen, waardoor het totaal-cijfer der uitgaven niet werd vergroot, maar waardoor wij allen op een bezoldiging zouden komen, die gelijk zou staan met de bestaande traktementen voor de minstbezoldigde plaatsingen?

Bladz. 67. Hier treffen wij het volgende aan: „Deze [1]) zijn „vele en velerlei; en het zou dan ook bijna verwondering moeten „wekken, dat steeds het aantal liefhebbers voor de betrekking „zoo groot was, als de verklaring niet te vinden was in de „bezoldiging".

Deze uiting te bestrijden, komt mij beleedigend voor; het kan niet anders dan een lapsus calami zijn. Of zouden alle verhalen van gedane verzoeken om plaatsing op varende schepen (waar die gevaren en ontberingen het grootst zijn, zonder door een hoogere bezoldiging te worden goed gemaakt) leugens zijn? Zou het alles huichelarij zijn, die uitingen van verlangen van adelborsten en adspirant-adelborsten om te gaan varen, ontberingen gering te schatten en gevaren te trotseeren? Het is mogelijk naïef, maar ik kan nog niet zoo ongunstig denken over mijn tegenwoordige en aanstaande collega's.

---

1) Gevaren en ontberingen.

Zulk een lapsus is niet in het belang van het militaire personeel der zeemacht.

Op dezelfde bladzijde lezen we nog: „Ook behooren hiertoe „de kosten van representatie buitenslands, waartoe de comman- „dant van een oorlogsschip dikwijls verplicht is; in zeer bijzon- „dere gevallen ook de officieren".

Is het in het belang van het personeel, het te laten voorkomen als hooge uitzondering, dat de officieren in het buitenland onkosten hebben om hun nationaliteit hoog te houden?

Bladz. 74. „Ook de vele verwisselingen, welke alleen het „verschillend zeetractement tot oorzaak hebben en kostbaar „kunnen zijn zoowel voor den Staat als voor de officieren, zouden „achterwege kunnen blijven".

Werkelijk worden hier de belangen der officieren behartigd, maar weer gaan de belangen van beide partijen samen, en weer komt de Staat vóór de officieren, hetgeen niets te beduiden zou hebben, als het niet telkens terugkwam; nu is het een teeken, welke gedachtengang door den inleider is gevolgd.

Bladz. 75. Weer is het 't landsbelang, dat het belang van het personeel verdringt bij de bespreking van het traktement bij langdurige non-activiteit. Het eenvoudige voor de hand liggende denkbeeld om althans aan de subalterne officieren nooit plaatsing te weigeren, kan in het betoog geen plaats vinden. Waarom niet?

Bladz. 76. *Gratificatiën bij eerste uitrusting*. Waarom deze ook weer als voorschot voor de opleiding zouden moeten worden beschouwd, hoewel de Marine-reserve de kosten wel vergoed krijgt, wacht op bewijs. Is het 't belang van het personeel of van den Staat zooveel duurdere kleeding te moeten dragen?

Bladz. 77 onderaan. Hebben hier werkelijk de belangen van het personeel den inleider bewogen te zeggen, dat de bezoldiging in Oost-Indië slecht is? We moeten dit aannemen, maar zou er eenige kans op verbetering zijn tengevolge van hetgeen daar en op de volgende bladzijde wordt beweerd?

Op welken grond iemand, die de bezoldiging buiten de keerkringen ruim noemt, die in Oost-Indië slecht kan noemen, zal geen minister of volksvertegenwoordiger kunnen begrijpen. Het is billijk, dat de bezoldiging in Indië hooger is, omdat de noodzakelijke uitgaven voor voeding en kleeding, en voor de gehuwden door de gedwongen dubbele huishouding, ook hooger zijn. Zoodra evenwel de verhooging van bezoldiging opweegt tegen die verhooging der noodzakelijke uitgaven, zoude men de bezoldiging in Indië rationeel kunnen noemen. Wie zal ontkennen, dat het verhoogd zeetraktement ruim voldoende is om die meerdere uitgaven te bestrijden? Zijn er voorbeelden bekend van officieren, die in Indië *tengevolge* der „slechte" bezoldiging in financieële moeilijkheden geraakten, en daarna kans zagen in het moederland door de „ruime" bezoldiging het evenwicht te herstellen?

Het is waar, dat alleen gezegd is, dat de bezoldiging in Indië slecht is, vergeleken met die der gouvernements-ambtenaren,

maar men kan toch bezwaarlijk verbetering verwachten, zoolang men slechts bewijst, dat de bezoldiging betrekkelijk, en niet volstrekt, slecht is. Het eenige, wat men zou kunnen verwachten, is, dat de traktementen der gouvernements-ambtenaren zooveel verminderd werden, tot er geen plaats meer is voor afgunst.

Bladz. 78. Is het in het belang van het personeel er op te wijzen, dat toelagen op Atjeh, bij plaatsing aan wal en op een opnemingsvaartuig moeilijk te verdedigen zijn? Wel wordt onmiddellijk daarop voorgesteld de daarop te bezuinigen sommen gelijkelijk te verdeelen, maar de kans, dat men ons dien van ons zelf geroofden buit in vrede zal laten verdeelen, zal gering blijven, zoolang niet bewezen wordt, dat de bezoldiging bij de overige plaatsingen *te* gering is. Hetzelfde geldt omtrent hetgeen door vermindering van het aantal overplaatsingen kan worden uitgespaard.

Bladz. 67. „Daar de zeeofficier geen geldelijke verantwoor„ding heeft, kan deze factor buiten beschouwing blijven".

Waarom hier niet gevergd, dat de bestaande premie bij vervoer van gelden gehandhaafd werd?

Bladzijde 84. *Bevordering*. „Ik meen voldoende aangetoond „te hebben, dat deze afdeeling herziening eischt......"

Volkomen waar, maar daarbij is weer alleen het landsbelang voor oogen gehouden.

De hiervoren besproken belangen van het personeel zijn bijna uitsluitend van materiëelen en financiëelen aard. Mij rest nog de bespreking van eenige uitingen van den inleider, die er m. i. toe zouden kunnen bijdragen de discipline te doen verslappen, al moge ook het tegendeel bedoeld zijn. In hoofdzaak heb ik hier op het oog die uitingen, die er toe zouden kunnen leiden den eerbied voor de wet te verkleinen of het gezag van commandeerende officieren (en anderen) te verzwakken.

Hiertoe behoort:

„Vele beesten sterven toch aan boord tengevolge van onvol„doend voedsel, onvoldoende zorg......" (Verslagen 1897—98 bladz. 47).

Moeten alle officieren van administratie en commandanten zich dit aantrekken, of vindt die uiting haar grond in één op zich zelf staand geval?

Opleiding. Na mededeeling van het groote aantal afgekeurden wegens physieke ongeschiktheid volgt de meening:

„Ik geloof niet, dat het mogelijk is de verschillende oefe„ningen en exercitiën aan boord van de „Nautilus" en de „Buffel" zoodanig te regelen, dat daarvan voor de jongens geen „nadeelige gevolgen te duchten zijn......" (id. bladz. 60).

Door de afkeuringen *als gevolg* van de verschillende oefeningen en exercitiën voor te stellen, wordt een onbewezen blaam geworpen:

òf op den minister van marine, die de instructiën der commandanten vaststelt,

òf op de commandanten, die op onoordeelkundige wijze bij de uitvoering te werk gaan,

òf eindelijk op de officieren van gezondheid, die verzuimden de commandanten tijdig opmerkzaam te maken op voor de gezondheid nadeelige invloeden.

Rechtspleging. Al moge de Nederlandsche zeemacht zich ook al in een strafrechtwetgeving verheugen (!), welke nooit een verdediger heeft kunnen vinden..... (zie bladz. 63), zoo mag dit feit toch geen reden zijn ook de strafrechters zwart te maken.

Ook buiten de krijgsraden treedt de zeeofficier als rechter op, al is het ook niet onder dien naam. Is hij ook dan ongeschikt? Is het onverantwoordelijk de handhaving der krijgstucht aan boord op te dragen aan „onbevoegden"?

Te sterk gekleurd mag „onbevoegden" toch niet heeten, waar wij lezen: „Precies zoo doet de marine-officier-rechter; „ook hij zoekt in zijnen papieren dokter — hier het wetboek — „en geeft voor koorts chinine, maar ook hier hangt de hoe„veelheid, welke toegediend wordt, wel wat veel af van het „toeval en ook hij meent wel eens met koorts te doen te „hebben, waar de oorzaak van het verschijnsel dieper ligt. Zijn „papieren dokter bemoeit zich echter niet met de verwijderde „oorzaak, alleen voor het verschijnsel geeft hij artsenij, maar „de onderstelling is dan ook niet gewaagd, dat die artsenij „menigmaal in verkeerde hoeveelheid wordt toegediend of zelfs „ten onrechte, en hierdoor de genezing van den patiënt ver„traagd, zoo al niet onmogelijk wordt". (id. bladz. 64)?

Veel blijft niet over van onze bekwaamheden als rechter!

Zijn alle schepelingen dan aan de heidenen overgeleverd, nu zij voor disciplinaire overtredingen onderworpen zijn aan de uitspraak van hun commandant?

Zoo ja, dan ware het beter, zoolang geen andere toestanden zijn ingetreden, dat hierop niet gewezen werd, want dan kan het slechts dienen om het vertrouwen in de billijkheid dier uitspraken te schokken en de positie der commandeerende officieren moeilijker te maken.

Zoo neen, dan ware het beter geweest duidelijk te doen uitkomen, dat het alleen de bedoeling is geweest te beweren, dat de marine-officier alleen minder geschikt is om als lid van den krijgsraad op te treden.

Van waar die mindere geschiktheid? Omdat daarvoor meer kennis en ervaring van de geneeswijze voor de maatschappelijk zieken noodig zijn dan bij marine-officieren wordt aangetroffen. (Zie dezelfde bladzijde 64).

Maar zijn dan degenen, die „op parade" komen, niet evenzeer maatschappelijk ziek, al is het dan ook in mindere mate? Is er juist niet veel meer kennis en ervaring noodig om als commandant alleen in enkele uren de ziekte te doorgronden en het juiste geneesmiddel toe te dienen, dan om dat als lid van een krijgsraad te doen, waarbij men hulp heeft van de adviezen

van elkander, van den fiskaal en zoo noodig van den advocaat-fiskaal bij het H. M. G.?

Ongeschiktheid voor het lidmaatschap van krijgsraden, althans voor overtredingen van zuiver militairen aard, sluit daarom m. i. ook noodzakelijk de geschiktheid uit, om als commandant en zelfs als divisie-chef op te treden.

Hoe is de indruk, dien men aan boord krijgt? Is het een „God zegene de greep" bij de toepassing der middelen tot genezing der maatschappelijk zieken? Ik geloof, dat dit niet het geval is, maar evenmin geloof ik, dat dit de meening zou zijn van den inleider, maar om te voorkomen, dat *men* het gelooft, is het noodig, dat die bladzijde 64 wordt teruggenomen of zoodanig toegelicht, dat nadeel voor de discipline daarvan niet meer te duchten is.

Conduite-rapporten. Vooral tot handhaving van het prestige der commandeerende officieren is het noodig hierbij stil te staan.

Hoewel het niet in de bedoeling kan hebben gelegen, zich zoo sterk uit te drukken, heeft toch in het op bladzijde 86 weergegevene de inleider op vele commandeerende officieren den blaam geworpen van de waarheid te verkrachten en de rapporten niet met den noodigen ernst in te vullen.

We lezen namelijk: „Het voorkomen der bedoelde vragen [1]) „op het conduite-rapport heeft ten gevolge, dat de rapporteur „veelal begint het rapport van achteren af aan in te vullen en „dan de detailbeoordeelingen pasklaar maakt voor de conclusie, „welke juist getrokken behoorde te worden uit de beoordeeling „in de verschillende rubrieken getrokken......" (id. bladz. 86). Kan men onder dat „pasklaar maken" iets anders verstaan, dan dat die commandanten iets anders hebben ingevuld dan zij zelf meenden te moeten invullen?

Onmogelijk komt het mij niet voor, dat er onder ons, die toch allen het recht hebben niet zonder gebreken te zijn, officieren voorkomen, die zich daaraan hebben schuldig gemaakt, maar hoe weet de inleider dat? Is het slechts een bloot vermoeden, of zijn die zondaars, wier geweten begon te knagen, bij den inleider ter biecht gegaan? Zoo ja, dan moet het bij dat biechten wel queue maken zijn geweest, daar er van „veelal" sprake is.

Op bladzijde 87 wordt beweerd, dat aan den ernst wordt te kort gedaan, waar het heet:

„Het groote aantal der in te dienen rapporten omtrent „menschen waarvan men weinig of niets weet, moet echter „ontstemmen en in het algemeen schade doen aan den ernst, „waarmede een conduite-rapport behoort te worden ingevuld. „Dat dit werkelijk het geval is, blijkt reeds voldoende uit het „feit, dat meermalen van zeer jeugdige luitenants ter zee der „2e kl. b.v. gerapporteerd wordt dat zij geschikt zijn voor be-

1) N.l. de vragen, of de persoon, omtrent wien gerapporteerd wordt, geschikt is voor bevordering, en of hij bevordering verdient.

„vordering, ofschoon de wetgever, nog afgescheiden van andere „eischen, heeft aangenomen dat de officier minstens zes jaar in „dien rang gediend moet hebben alvorens geschikt te kunnen zijn voor den hoogeren rang . . . . . ."

Kan men hieruit iets anders lezen, dan dat vele commandeerende officieren een deel van hun dienst niet met den noodigen ernst verrichten, alleen gegrond op het feit, dat velen het wagen een andere meening te zijn toegedaan? Waarom is het onmogelijk, dat een jong luitenant ter zee der 2e klasse, die b.v. 5 à 6 dienstjaren heeft, geschikt is, om diensten die gewoonlijk aan luitenants ter zee der 1e kl. worden opgedragen, naar behooren waar te nemen? Ik stel mij voor, dat de dienst van zwabber, en zelfs van een detacheering bij den torpedodienst, uitstekend zal kunnen worden verricht door nog jongere officieren, mits het hun niet aan lust, ijver en gezond verstand ontbreekt. Het moge waar zijn, dat er vele plaatsingen als luitenant ter zee der 1e kl. zijn, waarvoor zij vrij zeker de geschiktheid nog niet zullen hebben verkregen, maar dit geldt toch evenzeer, zelfs in sterker mate van adelborsten der 1e kl., die twee jaar gediend hebben, ten opzichte van plaatsingen als luitenant ter zee der 2e kl.

De geest van de wet is ook niet geheel juist weergegeven. De wet bemoeit er zich volstrekt niet mede op welke wijze en in hoeveel tijd iemand zich geschikt maakt voor hoogeren rang.

Meende de wetgever soms ook, dat een schout-bij-nacht minstens twee jaar noodig heeft om zich voor vice-admiraal te bekwamen?

Ontslag. Ook bij dit onderwerp zijn door den inleider meeningen verkondigd, wier bestrijding noodig is om nadeelige gevolgen te voorkomen.

„Die bepaling toch maakt de regeering geheel afhankelijk „van de individueele en soms zeer eigenaardige [1]) opinie der „leden van een door het lot bijeengeroepen raad van onderzoek, „wanneer zij een officier uit den dienst wenscht te ontslaan „wegens wangedrag of om welke andere reden ook".

Hier wordt dus als zeer natuurlijk beschouwd, dat de regeering reeds wenscht te ontslaan, nog vóór het bij de wet geëischte onderzoek heeft plaats gehad. Dit veronderstelt weinig eerbied voor de wet bij de regeering, welke eerbied toch zoo gewenscht is (vergelijk bladz. 83). Of is het dan zoo overdreven, dat een officier het recht heeft, niet ontslagen te kunnen worden zonder dat zijn zaak onderzocht is, en is het dan zoo vreemd, dat in een zoo ernstig geval de minister, die zelf wel wat anders te doen heeft, het onderzoek opdraagt aan een raad, samengesteld op een wijze, die verdenking van partijdigheid onmogelijk maakt?

Dat het ook allerminst de bedoeling van de wet kan zijn,

---

1) Wat heeft toch met de zaak de mogelijkheid te maken, dat een of meer leden een eigenaardige opinie kunnen zijn toegedaan? Daarom is het juist goed de zaak aan meerdere leden op te dragen. C.

dat een raad van onderzoek alleen bijeenkomt, wanneer de regeering een officier wenscht te ontslaan, blijkt afdoende uit artikel 23, behelzende, dat alleen ten gunste van den officier van het uitgebrachte advies kan worden afgeweken. Evenzoo uit artikel 26, waaruit blijkt, dat de minister van marine alleen een passieve rol speelt vóór de bijeenroeping.

Van een échec, waaraan de regeering zich zou blootstellen, kan dus ook geen sprake zijn.

De opmerkingen ten aanzien van den raad van onderzoek zelven zijn ernstiger, vooral omdat die een persoonlijk karakter krijgen door het verblijdende feit, dat bij ons zoo zelden een raad van onderzoek noodig is.

„Intusschen is die bepaling, [1]) bestemd een waarborg te „zijn voor alle officieren, steeds uitsluitend een vrijbrief geweest „voor de slechte elementen onder hen".

Of dit waar is, laat ik in het midden, ik verg volstrekt geen heiligen eerbied voor de *chose jugée*, maar mogen dergelijke veroordeelende uitspraken gedaan worden, zonder er zelfs een schijn van bewijs aan toe te voegen?

Het is onjuist, dat de regeering de bevoegdheid heeft alle overige rijksambtenaren en -beambten onbelemmerd te ontslaan. Men denke slechts aan de rechterlijke macht, waarbij de waarborgen nog veel grooter zijn. (Zie bladz. 89).

„Zeker is het, dat de regeering door de instelling der raden „van onderzoek verhinderd overeenkomstig hare natuurlijke „bevoegdheid te handelen, meermalen een toestand in het leven „riep, welke minder legaal genoemd moet worden".

Wederom wordt hier weinig eerbied voor de wet bij de regeering verondersteld.

Na alle bovenstaande opmerkingen over verschillende onderdeelen van de besproken lezing, mag ik niet besluiten zonder een enkel woord te zeggen over de lezing in haar geheel, omdat ik anders de beschuldiging niet zou kunnen ontgaan, van alleen de boomen, niet het bosch te hebben willen zien.

De grondgedachten van den spreker zijn frisch en krachtig, en zijn in het algemeen niet weerlegd. Al hetgeen door anderen en mij ter bestrijding is aangevoerd, betrof in hoofdzaak alleen het gebouw, dat op die denkbeelden was opgetrokken.

De hiertegen geworpen bommen mogen het al beschadigen, de stijl van het gebouw zal er niet door worden gewijzigd; mochten zij het gebouw zelfs geheel vernielen, een ander zal weer verrijzen, welks grondgedachte aan die van het vorige gelijk zal zijn, moge het uiterlijk aanzien ook veel verschillen.

Nieuwediep, 28 April 1899. W. CORNELIS.

---

1) Artikel 23. Het ontslag, behalve op eigen verzoek, kan niet plaats hebben dan op advies van eenen raad van onderzoek . . . . . .

INITIATIEF EN DISCIPLINE.

Wir träumten von einer Flotte jüngst.
. . . .
(HEINE).

Woorden, voor een Hollandsch opstel tamelijk uitheemsch, wel hebben ze echter het burgerrecht in onze taal verkregen, en hebben zij, voor een ieder voor wien hier iets te lezen is, eene zeer bepaalde en hooge beteekenis; wij zullen trachten die beteekenis, met het oog op de aangelegenheden onzer Marine nader te doen uitkomen.

Niet, als zoo vaak te voren, lossen onze droomen betreffende het bezit eener scheepsmacht, die krachtig kan werkzaam zijn in het belang der verdediging van ons grondgebied, zich in nevelen op. Zij het in bescheiden mate, wij zijn op weg eene vloot te verkrijgen, die, ten minste voor geruimen tijd, voldoende kan zijn om in het oog der Europeesche grootmachten onze positie als koloniale mogendheid op te kunnen houden.

Wij stellen de vraag: zal het nieuwe materieel, gereed zijnde, ten allen tijde, hetzij in tijd van vrede, hetzij in tijden waarin onze onzijdigheid of de integriteit van ons grondgebied in gevaar zou kunnen zijn, bemand kunnen worden met een personeel, dat aan alle militaire eischen voldoet, n.l. een personeel dat bekwaam en gedisciplineerd is?

Mogen de beschouwingen in dit opstel ons tot een antwoord, en eene oplossing dier vraag, een stap nader kunnen brengen!

In de hoogere rangen zal de bekwaamheid moeten gepaard zijn met zuiver militaire begrippen, waardoor een voorbeeld wordt gesteld voor de minderen; tevens zal in *die* rangen, en bij de officieren van meerdere ancienniteit, waaruit de commandeerende en met eenig zelfstandig gezag belaste officieren worden genomen, daarmede moeten gepaard gaan een van de militaire discipline onafhankelijke geest van initiatief, zoodat in beslissende oogenblikken, een bevelvoerende, waar dit dringend noodig is op eigen verantwoordelijkheid weet te handelen.

De bekwaamheid, aan den individu eigen, wordt door oefening en studie ontwikkeld en meer en meer volmaakt; de geest van initiatief moet opgewekt en in de hand gewerkt worden.

In de lagere rangen zijn bekwaamheid, geest van orde en onvoorwaardelijke gehoorzaamheid aan de gegeven bevelen de hoofdzaak.

Goed gedrag is in den dienst, voor een ieder wie hij ook zij, imperatief noodzakelijk.

De bekwaamheid en het gedrag van de opvarenden onzer oorlogsschepen zullen hier geen punt van beschouwing uitmaken. Wij meenen trouwens te mogen aannemen dat te dien opzichte onze zeeofficieren en minderen bij die van andere naties volstrekt niet achterstaan.

Ten einde, aangaande de beteekenis en de waarde van den geest van initiatief hierboven bedoeld, een eenigszins aanschouwelijk denkbeeld te geven, gaan we in gedachte enkele jaren terug, naar den voor de Engelsche Marine zoo noodlottigen datum van 22 Juni 1893, toen tijdens eene manoeuvre de slagschepen „Victoria" en „Camperdown" met elkander in aanvaring kwamen, met het gevolg, dat het grootste deel der bemanning van de „Victoria" met dat schip te gronde ging. Deze ramp kon niet anders worden toegeschreven dan aan eene noodlottige vergissing, een „error of judgment" van den bevelvoerenden Admiraal Sir GEORGE TRYON, die zelve met het admiraalschip in de diepte verdween.

Maar zou dit noodlottig ongeluk ook geschied zijn als in de onderbevelhebbers van dien vlootvoogd, tijdig, op het geschikte oogenblik de geest van initiatief ware ontwaakt?

Ziet hier wat de admiraal zelve, in een zoogenaamd „memorandum" van Mei 1893, bestemd voor de stationsorders, als zijne ideeën en voorschriften nederschreef:

1e. Hoewel een order onvoorwaardelijk moet opgevolgd worden, zoo kunnen zich soms toch omstandigheden voordoen, verschillend van die, waaronder de order werd uitgevaardigd. In zulke gevallen moet de officier die het bevel heeft ontvangen, in den geest van het door den bevelhebber zich voorgestelde doel, op eigen verantwoordelijkheid handelen.

2e. *a.* Bij bevelen betreffende de bewegingen van schepen, hetzij voor meerdere of enkele op zich zelf staande, wordt als van zelve en zonder uitzondering aangenomen, dat de veiligheid der schepen moet worden in acht genomen.

b. Als het letterlijk nakomen van orders, op welke wijze ook uitgevaardigd, eene aanvaring met een naastbijzijnd schip zou kunnen veroorzaken of stranding of andere gevaren zou kunnen teweeg brengen, geldt als hoofdregel: dat zulk een gevaar moet worden vermeden, daarbij het doel dat men bij het geven van het bevel zich voorstelde, zooveel mogelijk trachtende te bereiken.

3e. De bevelhebber eener vloot (vooral als deze de kust of een haven nadert) moet er op kunnen vertrouwen, dat ieder schip even zorgvuldig geleid en bestuurd worde als dat aan het hoofd.

4e. Waagstukken zijn in oorlogstijd niet alleen te verantwoorden maar dikwijls absoluut noodzakelijk. In vredestijd echter zijn ze niet te rechtvaardigen.

Het is duidelijk, een met verstand toegepast en met het oog op het zooveel mogelijk bereiken van het doel, aangewend initiatief wordt door den admiraal in hachelijke oogenblikken aanbe-

volen zoo niet *bevolen;* hij tracht door zijne orders het „eigen handelen" op te wekken.

Wat geschiedt, niet lang na de uitvaardiging dier voorschriften? — Vrijwel van algemeene bekendheid is het verhaal der ramp.

Het Engelsch oefeningseskader was stoomende in linie achter elkander niet verre van Tripoli, alwaar in den namiddag geankerd kon worden, toen de admiraal order gaf het sein te doen tot het vormen van 2 divisie-colonnes naast elkander, onderlinge afstand der colonnes 6 „cables", met het doel die colonnes later eene wending naar binnen toe van 16 streken te doen uitvoeren, ten einde alzoo de ankerplaats te bereiken.

Het sein voor het eerste deel der manoeuvre werd gedaan, terwijl als bekend kon aangenomen worden dat de grootte der draaicirkels V. K. van de zware schepen ± 650 M. bedroeg, zoodat de opgegeven afstand der colonnes naar oordeel der bij de enquête gehoorde commandanten en deskundigen, had moeten zijn *minstens* 8 „cables".

De staffcommander HAWKINS SMITH verklaarde dat hij, na het uitvaardigen van de bewuste order, den admiraal opmerkzaam er op had gemaakt, dat 8 cables afstand beter zou zijn; de vlootvoogd stemde hierin toe, maar wilde, toen het sein met 6 cables reeds bleek geheschen te zijn, zich aan den eerst opgegeven afstand houden.

Was de admiraal hier inderdaad beneveld in zijn oordeel, of rekende hij op den geest van initiatief dien hij voor zijne onderbevelhebbers zoo krachtig had aanbevolen? Een raadsel zal het voorzeker blijven; dit zij vermeld, dat hij de verantwoordelijkheid voor het gebeurde geheel op zich nam, blijkens enkele woorden, die de meer genoemde staffcommander en de adjudant Lord GILLFORD hem, na de aanvaring, op de brug staande voor zich henen hoorden mompelen. [1])

Het sein tot het uitvoeren der wending werd gedaan, en zooals bekend is, kwamen de „Victoria" en de „Camperdown" in botsing, nadat, doch te laat, door den commandant BOURKE van de „Victoria", na verzoek aan den admiraal, eerst met B.B., en daarna op eigen gelegenheid met beide machines, V. K. achteruit was gewerkt.

De schout-bij-nacht onderbevelhebber, aan boord van de „Camperdown" zag dadelijk dat de manoeuvre bij het tweede sein bedoeld onuitvoerbaar was maar begon, nadat op zijn dralen om het sein te repeteeren van de „Victoria" was gevraagd, „waarom hij wachtte", de manoeuvre, denkende zooals hij opgaf, dat de admiraal het voornemen had om de „Camperdown" heen te draaien. *Ook* toen het te laat was, liet hij eerst ééne, daarna beide machines achteruit werken.

De kapitein ter zee NOËL, commandant van de „Nile", ver-

---

1) »It is all my fault!"

klaarde, dat hij de manoeuvre als gevaarlijk had beschouwd en *niet* in de meening had verkeerd dat het doel van den admiraal was om de „Camperdown" heen te draaien; hij geloofde even als de staffcommander, dat, als de schroeven dadelijk na het begin der wending waren te baat genomen, de aanvaring niet zou hebben plaats gehad; ook niet als, toen de schepen 8 streken van koers waren veranderd en tegen elkander inlagen, het roer door een van beiden ware midscheeps gelegd en naarmate noodig, naar de andere zijde te boord ware gedraaid.

Een en ander geschiedde echter niet, omdat, zooals werd opgegeven, de admiraal het wenden met behulp der schroeven over het algemeen niet wenschelijk achtte en omdat gemeend werd dat hij zelve wel zou manoeuvreeren; ook zoo er moest gemanoeuvreerd worden volgens de regelen van uitwijking, was het, zooals werd aangevoerd, aan de „Victoria" om het roer aan B.B. te leggen.

Hier deed zich dus de vraag voor: hadden de onderbevelhebbers van Sir GEORGE TRYON, den in Engeland om zijne bekwaamheid en zijn doorzicht hooggeschatten vlootvoogd, de noodlottige ramp door *gedecideerde* waarschuwing of protest, of door onmiddellijk op eigen verantwoordelijkheid te handelen kunnen voorkomen?

Uit de tijdens de enquête gehouden debatten bleek het antwoord hierop wel bevestigend te moeten luiden; hoewel uit een militair en correct oogpunt beschouwd, geen blaam een van hen kon treffen.

Dat ook in Engelsche Marine-kringen gevoeld werd dat geest van initiatief voor den commandeerenden officier noodzakelijk is, en dat deze teêre plant niet verstikt maar integendeel opgekweekt moet worden, blijkt ook uit een artikel, naar aanleiding van het ongeval geschreven en voorkomende in de „Army and Navy Gazette" van 7 October 1893, waarin men o. a. kan lezen:

„Moreover there is at the present time a constant ten„dency to destroy all initiative, which, unless strenuously „fought against, must in time seriously impair the proper „responsability of commanding officers. A comparison of the „instructions which were sufficient for the navy in 1794 and „those which are supposed to be necessary now, raise the „question, whether our captains are not already unnecessary „hampered by a multitude of minutely detailed regulations, „scattered through a whole library of books!"

En nu rijst als van zelve de vraag; hoe is het daarmeê bij ons gesteld?

Wij vreezen dat het antwoord zal moeten zijn in den geest van het bovenaangehaalde uit het Engelsche vakblad; redenen te over zijn er naar onze meening, waardoor het zoogenaamde „oogendienen" het „vreezen zich de vingers te branden", eigenschappen zeker wel tegenovergesteld aan wat men door geest van initiatief verstaat, zal kunnen worden in de hand gewerkt.

De aanleiding hiertoe zal gevonden kunnen worden o. a. behalve in den ook ten onzent te ruimen dikwijls omslachtigen voorraad voorschriften en instructies, in de publieke bespreking van handelingen van commandeerende officieren en van dienstaangelegenheden.

Vooral *de wijze waarop* zulks in den laatsten tijd herhaaldelijk plaats vindt, hebben wij hier op het oog.

Herinnerd zij aan de debatten, gehouden over de Marinebegrooting 1898—'99. Een ieder die deze debatten met eenige aandacht heeft gevolgd, zal hebben kunnen opmerken, dat door het laatste deel daarvan een draad loopt van hetgeen men zou kunnen noemen verdachtmaking van commandeerende officieren in het algemeen en van enkelen daarbij aangeduiden in 't bijzonder.

Nu moge aangevoerd worden dat daarbij vele, met ophef verkondigde en theatraal voorgestelde, ongegrondheden werden uitgesproken, toch valt niet te ontkennen, dat door dergelijke discussies, buiten de Kamer en op het betrokken personeel, verkeerde en schadelijke indrukken worden teweeg gebracht.

Beschouwen we de zaak nader!

In verschillende redevoeringen bij de behandeling der begrooting voor Hoofdstuk Marine 1898—'99 in de Tweede Kamer der Staten-Generaal gehouden, werden o. a. de navolgende aangelegenheden als „feiten" besproken en bij de bespreking van sommige daarvan, een blaam geworpen op de betrokken autoriteiten en officieren:

Het houden van te langdurige inspecties op de Zondagen.

Lichtvaardig en onbesuisd optreden van vele officieren tegenover mindere schepelingen.

De minderen worden te veel van uit de hoogte behandeld en onaangenaam bejegend.

De commandeerende officieren straffen op eene wijze en in zulk eene mate dat volkomen afkeer van den dienst er het gevolg van moet zijn; er wordt op schandelijk lichtvaardige wijze tegen de minderen opgetreden; met de straffen wordt gemorst enz.

Schepelingen die zich ten onrechte bij den militairen rechter beklaagd hebben, worden gestraft.

Het voorgevallene aan boord van de „Suriname" in West-Indië.

Op een aangeduid schip, liggende ter kuste Atjeh, wordt veel gestraft. Van den commandant van dat schip wordt een alles behalve vleiend portret voorgehangen.

Door een der commandanten werd niet goed voor de nakoming der bepalingen betreffende den kerkgang zorg gedragen.

Enkele commandanten verboden, het orgaan der S. D. A. P. aan boord hunner schepen toe te laten.

Als het ware als symbool, of bij wijze van uithangbord werd aan boord van een aangewezen schip een jenevervat ter opluistering van een feest aangebracht.

Ziet hier eene opgave van hetgeen er zooal bij bedoelde

discussies werd behandeld. Met MULTATULI zouden we kunnen uitroepen „is 't genoeg!"

De al of niet gegrondheid van al die grieven tot in details, in het midden latende, wenschen we echter in 't algemeen het navolgende te releveeren:

Uit die opgave blijkt, dat men bij de behandeling der Marine-begrooting in de 2e Kamer meer en meer gaat afdalen tot de inwendige huishouding bij de Marine, waarvan de handhaving en de contrôle bij den Minister en de daartoe door hem aangewezen autoriteiten berust; over de maatregelen door of van wege den Minister genomen, om den dienst naar behooren te doen plaats hebben, moet met enkele leden in discussie getreden worden; de bestaande contrôle wordt in twijfel getrokken. Geheel onnoodig wordt in het debat gebracht eene quaestie, betreffende handelingen van den commandant van een der oorlogsschepen, onnoodig en overbodig, wijl de Minister, hetgeen ook door den spreker werd erkend, in die zaak reeds kort en goed recht had gedaan. Bedenkt men bovendien, dat, wat aangaat de straf opgelegd bij ongegronde, als oneerbiedig beschouwde reclame, de wet die voorschrijft; dat het verloop van het mindere personeel, naar aanleiding waarvan het meerendeel der grieven werd opgesomd, in andere landen en met name in Engeland ook belangrijk is, en dat het niet te miskennen valt, dat de sociale toestanden en de zeer goede opleiding, die genoten wordt, velen in de lagere graden er toe brengen een bestaan buiten de zeemacht te zoeken,

dat verder de klacht betreffende het jenevervat op eene verkeerde voorstelling van zaken bleek te berusten, evenals de indertijd in de 2e Kamer besproken klacht over het verstrekken van bedorven victualie!

dan kan men zich wel afvragen, of dat alles *ernstig* is en of het eene nadere beschouwing wel verdient, maar.... we herhalen: de indrukken naar buiten blijven bestaan, „il en reste toujours quelque chose!"

Al bleef ook bij de discussies de minister op enkele punten, n.l. de quaestie der toelating van de geschriften der S. D. A. P. aan boord der oorlogsschepen en het zich willekeurig onthouden van het bijwonen eener godsdienstoefening, onverzettelijk, en al nam hij ook hier en daar de partij der betrokken autoriteiten en officieren op, het geheel toch kan niet nalaten, door de publieke bespreking en meer nog door de overdreven voorstelling, den onverkwikkelijken indruk, waarop reeds gewezen werd, bij het betrokken personeel op te wekken.

Wat aangaat een der besproken punten, n.l. „het straffen", wordt het *inderdaad* den commandanten, die de discipline moeten handhaven, niet gemakkelijk gemaakt. Aan de eene zijde toch, bij indienststelling van een schip, manschappen van verschillende, vooral van wachtschepen afkomstig, en daardoor niet allen op dezelfde wijze of even goed gedisciplineerd, bestemd om de equipage uit te maken.

Deze equipage wordt dikwijls, als het schip een reis van eenigen duur gaat ondernemen, „ter elfder ure" nog aangevuld met enkele, slecht ter naam staande schepelingen, die somtijds „uit arrest" of „gestraft met strafklasse" aan boord komen. Neemt men nu nog aan dat, in tegenstelling van hetgeen noodzakelijk zou zijn, de met strafklasse gestraften zich als het ware te midden der equipage bevinden, is het dan wonder, dat vooral in de eerste maanden op dergelijke schepen dikwijls, en veel, moet gestraft worden, en dat zelfs enkelen ter wille van het voorbeeld, en wegens den slechten invloed dien zij op hunne makkers uitoefenen, tot ontslag uit den dienst moeten worden voorgedragen?

Ter andere zijde nu, al wordt ook in overweging genomen, „dat men de plank geheel kan misslaan, met aan te nemen dat in zoo'n geval „de commandant niet deugt", wordt toch al spoedig in zoo'n geval de commandant in 't oog gehouden, vooral als meer dan op andere schepen door hem schepelingen wegens slecht gedrag tot ontslag uit den dienst worden voorgedragen; er wordt dan allicht gedacht aan gebrek aan behoorlijk toezicht, waardoor overtredingen zouden kunnen worden in de hand gewerkt; begrijpelijker wijze blijft dit voor den commandant moeilijk verborgen; dikwijls worden dan de aldus voorgedragenen niet ontslagen maar overgeplaatst. Het kan niet anders, of het prestige van den commandant krijgt hierdoor een knak; het zelfvertrouwen wordt geschokt. Nadeelig werkt een en ander op de uitoefening eener stipte gestrenge discipline!

„Alle partijschappen moeten vermeden worden" luidt een der voorschriften van het „Reglement van krijgstucht of discipline voor het krijgsvolk te water": Al was het alleen op dezen grond, behoort aan den commandant het recht van contrôle op de geschriften die aan boord worden ingevoerd. Al zijn het ook socialisten „pour rire", die door de propaganda aan boord soms gevormd worden, toch blijft toezicht noodig. Meer dan eenmaal werd door jeugdige schepelingen aan boord van oorlogsschepen getracht eene roode vlag aan den top van den mast te hijschen, waarschijnlijk als een teeken van onwil of verzet. Bij het gehouden onderzoek verklaarde een dezer schepelingen dat hij „socialist" was, en dat hem was voorgehouden door hen die hem hiervoor hadden aangeworven, om te trachten op ieder schip waarop hij kwam te dienen, die roode vlag te doen wapperen, en slechts zorg te dragen zelve buiten schot te blijven. Op de vraag wat hij eigenlijk verstond door het „socialist zijn", verklaarde hij, daarvan volkomen onkundig te wezen.

Gevaarlijk zijn dus dergelijke misleiden (van te voren voor den dienst meestal reeds zonder waarde) volstrekt niet; ook hier echter moet met den slechten invloed op het overige scheepsvolk worden rekening gehouden.

Betreffende het minder personeel aan boord onzer oorlogsschepen kan verder de opmerking niet weerhouden worden, dat nu meer en meer klachten op den scheepsdienst betrekking

hebbende, waar of onwaar, in dagbladen worden behandeld, dat de bespreking bovendien in ons wetgevend lichaam van allerlei grieven waaronder blijkbaar geheel ongegronde, onzes inziens niet geschikt is de zoo hoog noodige, „onvoorwaardelijke, ijzeren" discipline bij het krijgsvolk te water te bevorderen. Het systeem, door wijlen GOBÉE zoo eigenaardig genoemd „pink-op-den-naad van-de-broek-systeem" zal moeilijk ingang kunnen vinden waar zóó de discipline wordt tegengewerkt!

De waarheid behoeft niet onder den domper verstikt te worden! Onder de, ook bij de Nederlandsche Marine niet ontbrekende „multitude of minutely detailed regulations" nemen de voorschriften betreffende het indienen van klachten eene voorname plaats in; bovendien is het indienen van verzoekschriften in den laatsten tijd zooveel gemakkelijker gemaakt.

Wij komen ten slotte terug op de vraag: zijn wij, waar de met gezag bekleeden in de Kon. Ned. Marine, die hunnen weg tot in het minutieuse afgebakend zien door eene macht van niet altijd even duidelijke reglementen en bepalingen, meer en meer blootstaan aan afkeurende, afbrekende critiek, vooral bij publieke besprekingen als die waarop wij het oog hebben, op den goeden weg om te verkrijgen: officieren die ten allen tijde vooral als commandant, zullen zijn de mannen van het verstandig uitgevoerd initiatief? die met terzijdestelling en opoffering desnoods van persoonlijke belangen, in urgente gevallen, waar noodig met afwijking van ontvangen orders, zullen weten te handelen? mannen zooals admiraal TRYON zich die voorstelde in zijn merkwaardig memorandum?

En zal de „volstrekt lijdelijke gehoorzaamheid" grondslag van het reglement van krijgstucht of discipline, een zonder navragen met vol vertrouwen opvolgen der bevelen door hun meerderen hun gegeven, een voldoend ontwikkeld plichtsgevoel, ten allen tijde bij de *minderen* gevonden kunnen worden?

Als conclusie meenen wij te mogen vooropstellen dat de *grondslagen* voor die eischen aanwezig zijn, en dat op het personeel der Koninklijke Nederlandsche Marine ten rechte vertrouwd mag worden; dat echter oorzaken als de boven aangegevene op den duur wel eens van zeer nadeeligen invloed zouden kunnen zijn.

Dat daarom getracht worde, alle schadelijke invloeden tot een minimum terug te brengen!

Aangenomen dat absolute tevredenheid nu eenmaal niet wordt gevonden, zal echter de uiting in 's lands vergaderzaal of in publieke geschriften, van al hetgeen den mindere bij 's lands zeemacht ten rechte of ten onrechte ontevreden stemt, tot de uitzonderingen kunnen behooren! Maar dat dan ook in den ruimsten zin toegepast worde het recht van petitie en reclame en dat gestrenge contrôle voorkome, dat er aan dat recht zou kunnen worden te kort gedaan.

Het *kan* niet genoeg herhaald worden, dat het streven moet zijn en blijven, om officieren en minderen, zoo zulks maar

eenigszins met den dienst is overeen te brengen, lang met elkander op dezelfde schepen te doen dienen.

De kazerneering aan wal, waartoe reeds in principe is besloten, worde *algemeen*, opdat vervallen de *wachtschepen*, die zoowel uit een oogpunt van hygiëne als van discipline schadelijk werken op de minderen. Aangehaald zij, hetgeen daaromtrent voorkomt in een opstel van W. A. Pulle [1]) Marineblad 1 Oct. 1896. „De gebreken die een wachtschip aankleven mogen ge-„ring zijn bij eene oppervlakkige beschouwing, groot zijn zij „in hare gevolgen op het physisch en psychisch leven van den schepeling!"

Eene zoo ruim mogelijke bevoegdheid worde, voor zooverre dit met de bestaande voorschriften en toestanden is overeen te brengen, den commandant gegeven tot „zelve beloonen" opdat in hem niet altijd *alleen* de „straffende hand" worde gezien! Belooningen, en dan spoedig gegeven, zullen tevens den minder goeden tot opwekking en aansporing strekken.

Wenschelijk zou het zijn, dat de bepalingen omtrent het indienen van voordrachten tot ontslag uit den dienst wegens slecht gedrag zoo waren gesteld, dat voor *lichtvaardige* voordrachten zoo min mogelijk termen blijven; voorkomen kan hierdoor worden, dat dergelijke voordrachten, zooals hierboven reeds werd opgemerkt, eenvoudig worden beantwoord met overplaatsing der voorgedragenen op andere schepen.

Voorkomen zal hierdoor worden het schade toebrengen aan het gezag van den betrokken commandant.

Reglementen en voorschriften, niemand zal het ontkennen, zijn noodzakelijk. Dat ze echter duidelijk en stipt zijn, opdat er geen tweeërlei uitlegging aan kan gegeven worden, en zij aldus leiden tot nadere omschrijving en daardoor tot die menigte „verspreide" voorschriften, waarin men zoo lichtelijk het spoor bijster raakt.

Te veel bindende voorschriften leiden tot het opzien tegen verantwoordelijkheid!

Bij opdrachten of zendingen worden meestal bijzondere instructiën verstrekt aan hen die daarmede belast worden. Al het overtollige in die instructies, hiermede vooral bedoeld het herhalen van reeds bestaande voorschriften, duidt op wantrouwen! schaadt het zelfvertrouwen!

Dat aan de commandanten eene ruime gelegenheid blijve tot zelfhandelen. Hierbij zij in de eerste plaats gedacht aan aanmoediging en bevordering van het zonder loodsen bevaren van daartoe geschikte vaarwaters en haventoegangen.

In één woord het zelfvertrouwen en het onderling vertrouwen wordt opgewekt en bevorderd!

Hetgeen hierboven werd aangevoerd, moge al geen volmaakt nieuwe gezichtspunten behelzen, veel goeds zal echter in die

---

1) »Wachtschip of kazerne".

richting nog gedaan kunnen worden. Dat de vingerwijzingen hier gegeven daartoe van eenige hulpe mogen zijn!

En dat bij 's lands zeemacht zoo na mogelijk de toestand moge bereikt worden zooals die is omschreven in het meergenoemde „Reglement van krijgstucht enz." „Dat een ieder met „genoegen en zonder morren zijn plicht doet, en zich tot eigene „en anderer verbetering bevlijtigt; dat de ongemakken geduldig „worden verduurd; dat men elkander wederkeerige achting toe„draagt, en dat allen eenstemmig tot het welzijn en de eer van „een ieder in het bijzonder, en in het algemeen tot het welbe„trachten van 's lands dienst ter zee medewerken"!

Opdat aldus, zoolang het „vrede op aarde" nog tot de idealen en onvervulde illusiën zal behooren, het geen droombeeld blijke, dat de Nederlandsche zeemacht zal bestaan uit een bruikbaar materieel, gereed ter verdediging, bemand met een volkomen vertrouwbaar en gedisciplineerd personeel!

H. G. H.

DE OORLOG TER ZEE EN ZIJNE LESSEN DOOR CAPTAIN MAHAN. [1]

(*Vervolg van blz. 88*).

VII. [2]

DE VRAGEN VOOR WELKE ONZE ZEEMACHT GESTELD WERD VOOR CERVERA'S AANKOMST IN DE WEST-INDISCHE WATEREN, EN HOE ZIJ OPGELOST WERDEN.

Men zal zich herinneren dat op den 11den Mei de schepen van admiraal SAMPSON, drie zeegaande gepantserde schepen en twee monitors, San Juan de Portorico naderden, en dat te 4 u. n. van denzelfden dag de Spaansche divisie onder admiraal CERVERA aan de Zuidpunt van Martinique arriveerde. Met het aanbreken van den dag bombardeerde SAMPSON San Juan en eenige uren daarna koerste CERVERA weder westwaarts — voor ons het onbekende in, maar volgens eigen plan naar Curaçao. Terzelfder tijd ging SAMPSON weer onder stoom naar

1) Reeks van artikelen in den London Times.

2) Times van 22 Februari 1899.

Havana, om te voren aangegeven redenen, welker kracht hij ongetwijfeld scherper voelde omdat hij zich feitelijk op zoo grooten afstand van het middelpunt der blokkade en van zijn basis te Key-West bevond. Toen hij aldus op zijn voetstappen begon terug te keeren, wist hij nog niets van CERVERA's aankomst. Den volgenden nacht hoort hij inderdaad van een voorbijgaand schip het gerucht dat het Spaansche eskader naar Cadix was teruggekeerd, waarmede het marine-departement korten tijd vermaakt was geworden. Hij stopte aldus om zich met Washington te kunnen verbinden en met het plan, indien het gerucht bleek waar te zijn, den aanval op San Juan te hervatten. Maar in den morgen van den 15den — Zondag — te 3u30 m. kwam zijn aviso terug met de officiëele mededeeling, niet alleen dat de vijand nabij Martinique was, maar dat hij te Curaçao was aangekomen, hetgeen kort na het aanbreken van den dag op den 14den plaats vond. Hetzelfde telegram berichtte hem dat het Vliegend eskader op weg was naar Key-West en beval hem zelf met den grootst mogelijken spoed naar dat punt terug te keeren.

CERVERA liet te Martinique een van zijn destroyers, de „Terror", achter. Vermoedelijk werd door dat vaartuig, ofschoon het ook een van de anderen dier klasse geweest kan zijn, eene demonstratie gemaakt voor St. Pierre — een andere haven van het eiland — waar de „Haward" lag; en aangezien deze in groote haast weggezonden was met een onbeteekenende batterij aan boord, werd er eenige vrees gekoesterd dat de vijand met hem één punt winnen zoude, indien de plaatselijke autoriteiten hem noodzaken zouden de haven te verlaten. Had de Spanjaard de snelheid bezeten waarvoor hij te boek liep, dan zoude hij een voordeel hebben gehad op den Amerikaan in snelheid en bewapening — voordeelen van beteekenis. De werktuigen van den eerste waren evenwel in slechten staat en hij was spoedig genoodzaakt in Fort de France, mede op Martinique, te havenen, waarna de gebruikelijke regel dat twee oorlogvoerenden dezelfde neutrale haven niet mogen verlaten binnen 24 uur de een na den ander, aan de „Haward" een veiligen voorsprong verzekerde. Dit geval, ofschoon onbeduidend op zich zelf, verdient de aandacht omdat het een van de gevolgen van onze gebrekkige voorbereiding voor den oorlog laat zien. Indien de omstandigheden den tijd gelaten hadden de „Haward" uit te rusten met een behoorlijke bewapening, zoude zij zulk een vijand hebben kunnen afweren, evenals een schip van dezelfde klasse, de „St. Paul", eenige weken daarna bij San Juan deed, waarheen zich de „Terror" later begaf en verder bleef tot de oorlog voorbij was.

Het bericht van CERVERA's verschijning bij Martinique werd aan het marine-departement ongeveer te middernacht van 12—13 Mei ontvangen, nagenoeg zes-en-dertig uren na het feit zelf. Aangezien onze vertegenwoordigers aldaar, en in het algemeen over geheel West-Indië, zeer bij de hand waren, schijnt het niet

onmogelijk dat ten aanzien van hunne telegrammen, om er niet meer van te zeggen, aan andere zaken een ongerechtvaardigde voorrang werd gegeven. Dat is evenwel een van de kansen van het leven en in het bijzonder van den oorlog. Het is van meer belang, omdat het meer nut heeft als leidraad voor den vervolge, den algemeenen toestand te beschouwen op het oogenblik van de ontvangst van het telegram, de middelen die beschikbaar waren om in de behoefte van het oogenblik te voorzien, en welk leerzaam licht daardoor teruggeworpen wordt op voorafgegane bewegingen, welke eindigden in de toestanden van dat oogenblik.

Admiraal CERVERA's divisie was te Martinique geweest en na een kort oponthoud om de West verdwenen. De genomen koers evenwel kon, neen moest zoo goed als zeker, op een dwaalspoor brengen — dat was een deel van zijn spel. Daaruit kon niets met zekerheid afgeleid worden. Het laatste nieuws van de „Oregon" was dat zij Bahia verlaten had op den negenden der maand. Waar zij zich ophield, wat hare voorgenomen bewegingen waren, hiermede waren de autoriteiten der Vereenigde Staten evenmin bekend als de vijand. De voorzorg, welke het meest voor de hand lag om zeker te zijn dat men haar hulp konde verleenen, was wel haar nauwkeurig den te volgen weg voor te schrijven; alleen aan den commandeerenden officier de vrijheid van handelen latende, die hem wijselijk nimmer ontnomen kan worden. Aldus ware het mogelijk geweest haar eene divisie tegemoet te zenden, indien er te eeniger tijd aanwijzingen waren ter bevestiging van het vermoeden door sommigen — waaronder schrijver dezes — gekoesterd, dat CERVERA zoude trachten haar te onderscheppen. Na zorgvuldige overweging was deze voorzorg niet genomen omdat de strenge censuur van de pers toen nog niet krachtig genoeg werkte en het te vreezen was dat zelfs zulk eene belangrijke en duidelijke noodzakelijkheid als het geheim houden harer bewegingen niet op zoude wegen tegen de begeerte van sommige nieuwsbladen om hun ondernemingsgeest te toonen, ten koste van nationale belangen, in welke mate ook. [1]) Indien wij ooit weder in een ernstigen oorlog gewikkeld worden, zal een nauwgezet toezicht op de pers, strafoefenend en strafvoorkomend, een der eerste militaire eischen zijn, tenzij de toon en de gezindheid, niet van de beste, maar van de minste harer leden een groote verbetering ondergaan

---

1) De pers krijgt hier een kaakslag. Zonder de pers in Nederland over één kam te scheren met de Amerikaansche kunnen wij er uit leeren dat het niet voldoende geacht kan worden bij den aanvang van een oorlog het vertrouwen der regeering in de pers uit te spreken en het noodzakelijk kan zijn tot dwangmaatregelen over te gaan. De indruk naar buiten is evenwel gunstiger wanneer deze achterwege blijven, en dit kan bereikt worden wanneer in vredestijd de houding van de pers door een officieele vertegenwoordiging harerzijds — het bestuur van den Ned. Journalistenkring — in overleg met de regeering wordt afgebakend en de wijze waarop zij inlichtingen verkrijgen kan wordt geregeld. VERT.

heeft; want toevallige, onvoorbedachte uitlekking door welmeenende ambtenaren die meer kennis van zaken dan aangeboren geheimhoudingsgave hebben, kan niet geheel vermeden en moet aangenomen worden als een van de onvermijdelijke moeilijkheden van het leiden van een oorlog.

Daarom werd nu de „Oregon" de vrije hand gelaten en werd hij beschouwd aldus veiliger te varen dan onder meer bindende orders. Van het oogenblik dat hij Bahia verliet tot hij te Barbados aankwam en van daar tot hij in het zicht kwam bij Jupiter Inlet op de kust van Florida, wist niemand te Washington waar hij was. Toch bleef hij een belangrijk en blootgesteld brokstuk van 's lands zeemacht.

Dat Cervera om de West was gaan sturen na het laatst bij Washington gezien te zijn beteekende niets. Het was van meer beteekenis en geruststellend te weten dat hij daar geen kolen had ingenomen. Toch was het mogelijk dat hij in de buurt van Barbados een kansje zoude wagen, er op vertrouwende, gelijk hij op goede gronden konde doen, dat wanneer hij daar zoo lang had gewacht als zijn kolen het toelieten, de Britsche autoriteiten hem genoeg zouden laten innemen om Portorico te bereiken, evenals zij aan Captain Clark genoeg gaven om een Amerikaansche haven te halen. Toen de „Oregon" te 3 u. 30 m. v. m. van 18 Mei te Barbados aankwam, waren minder dan zes dagen verloopen sedert Cervera Martinique verliet; en de twee eilanden liggen nauwelijks honderd mijlen van elkaar. Dit alles is ons natuurlijk duidelijker dan het den Spaanschen admiraal konde zijn, die het vermoedelijk en niet onnatuurlijk geradener vond zijne „fleet in being" onder de batterijen van een bevriende haven te brengen dan haar te wagen aan iets dat kon blijken een wilde-ganzenjacht te zijn; want met dat al was het mogelijk dat Captain Clark niet naar Barbados was gegaan.

Het kan den lezer belang inboezemen dat het marine-departement — hetwelk even goed als Cervera in den blinde tastte, ofschoon het zich natuurlijk veel bezig hield met de „Oregon" en aandachtig overwoog hoe het best zijn veiligheid te verzekeren — gerust was in de zekerheid dat, wat ook het schip overkwam, de nationale belangen niet ernstig gecompromitteerd zouden worden als hij den vijand ontmoette.

De toestand was niet nieuw of zonder voorbeeld en historische voorbeelden zijn een ontzaglijke steun voor den geest in twijfelachtige omstandigheden. Overtuigd van de kracht van het schip zelf en vol vertrouwen in den bevelhebber en zijn officieren, welke het goed kende, was het Departement zeker, om de woorden van Nelson te gebruiken, toen hij eene ontmoeting met een overmacht voorzag: „Before we are destroyed „I have little doubt but the enemy will have their wings so „completely clipped that they will be easily overtaken". Zulk een overmacht werd voor ons schip zeker niet gewenscht; maar als naar gelang van de omstandigheden gedaan was, wat

gedaan konde worden, was er alle reden om aan te nemen dat wanneer de vijand met het schip had afgedaan, hij als vechteskader niet veel meer zou beteekenen [1]).

Kort na den terugkeer van Admiraal SAMPSON's eskader te New-York zag schrijver dezes toevallig het bericht, aangehaald als een after-dinner-speech van den hoofdmachinist der „Oregon", dat Captain CLARK aan zijne officieren de tactiek had ontvouwd, welke hij meende te volgen bij eene ontmoeting met de Spaansche divisie. Zijn plan zooals het verklaard wordt verdient aandacht, want het geeft aan ons volk de zekerheid, voor zoover het die nog behoeft, dat zoowel aan boord van het schip alleen als op de eskaders schrandere bekwaamheid en moed voorzaten in de beraadslagingen der bevelvoerende officieren. Het was waarschijnlijk dat de Spaansche schepen, ofschoon allen als sneller dan de „Oregon" bekend staande, in snelheid verschilden en elk hunner was in gevechtswaarde tegenover de „Oregon" de mindere; waar nog bij kwam dat het Amerikaansche schip een zware hekbatterij voerde. Daarom bestond het plan ingeval van eene ontmoeting met den vijand hem het achterschip toe te keeren en er aldus een jaaggevecht van te maken. Dit gaf niet alleen aan de „Oregon" de meerderheid in het vuur zoolang de onderlinge positiën niet veranderden, maar het leidde er natuurlijk toe het te verlengen, des vijands vuur beperkende tot dat der boegstukken en zoo lang mogelijk het oogenblik uitstellende dat hij de „Oregon" onder vuur konde nemen met zijn snelvuurbatterijen in de breede zijden. Bovendien, indien de Spaansche schepen niet allen dezelfde vaart liepen, en indien zij de „Oregon" in vaart niet verre overtroffen, hetgeen beide tot de mogelijkheden behoorde, was het zeer goed denkbaar dat in den loop van het gevecht het leidende schip de daarop volgende zooveel zoude vooruitkomen dat het alleen zoude aangevallen kunnen worden en zelfs dat twee of meer aldus afzonderlijk geslagen konden worden. Indien hierop geantwoord wordt dat er wel wat veel wordt aangenomen en de vijand als dom wordt verondersteld, is het antwoord dat de hier veronderstelde uitslag niet zelden op een soortgelijke handeling is gevolgd en de oorlog vol onzekerheid is; alweder een aanwijzing van het voordeel en het gemak welke door eenige geschiedkundige bekendheid met de ervaring van anderen het deel worden van dengene, die zich voor moeilijke gevallen geplaatst ziet.

Een leerzaam voorbeeld van het putten van zulk een steun uit de voornaamste bronnen van militaire geschiedenis, uit het ver en zelfs legendarisch verleden, wordt gegeven door Captain CLARK in een brief ten antwoord op vragen van den schrijver dezes:

> Er is niet veel toe te voegen aan hetgeen gij reeds weet omtrent de wijze waarop ik CERVERA's vloot hoopte te bevechten,

1) Men zou zeggen dat door de aderen van dezen Amerikaan meer Oud-Hollandsch bloed vloeit dan waarop menig Nederlander met geheel van vreemde smetten gezuiverd bloed zich beroemen kan. VERT.

indien wij die mochten ontmoeten. Wat ik vreesde was dat het hem gelukken zoude zijne schepen te zamen op gevechtsafstand te brengen, veronderstellende dat het langzaamste sneller was dan de »Oregon"; maar de kans bestond dat hunne werktuigen in meerdere of mindere mate achteruit waren gegaan en ook voedde ik de hoop dat onstuimigheid of opgewondenheid na eenigen tijd den een er toe zoude leiden den ander achter zich te laten. Natuurlijk had ik de tactiek van den laatste der Horatiërs voor den geest staan en vestigde daar mijn hoop op. De mededeeling waarvan de hoofdmachinist sprak, werd gedaan vóór wij Bahia bereikten, ik meen vóór wij kaap Frio rondden, aangezien ik op de hoogte van die landpunt besloot de »Marietta" en »Nictheroy" (nu de »Buffalo") te verlaten en de reis alleen te vervolgen. Gij kunt er zeker van zijn dat het een angstige nacht voor mij was toen ik besloot te scheiden. Het Departement moest natuurlijk wel veel aan mij overlaten en ik wist dat de Spanjaarden mij allen binnen snelvuurafstand konden naderen, ons geschut met uitzondering der torenvuurmonden tot zwijgen brengen om dan hunne torpedobooten te zenden.

Op de „Marietta" had hij vóór dien eenigermate gerekend om de aanvallen van deze kleine vaartuigen te bemoeilijken; maar in een strijd als dien met vier gepantserde kruisers kon zij nauwelijks medetellen en zij vertraagde de „Oregon" in den aan te vangen *run*.

De torpedoboot (zoo gaat hij voort) was mij een ratelslang, die ik vreesde dat haar werk zoude doen in mijn strijd met den tijger; maar ik voelde dat er kans bestond dat CERVERA voor West-Indië bestemd en dus de behoefte aan de »Oregon" aldaar zoo groot was dat de kans van zuidwaarts sturen om mij te ontmoeten, moest geloopen worden; dus spoedde ik mij naar Bahia en seinde aan het Departement wat ik dacht dat de »Oregon" konde doen alleen en in een jaaggevecht . . . . . . Mijn doel was de »Oregon" bij de vloot te voegen en niet de Spanjaarden te ontmoeten als ik hen konde vermijden.

Er mag hierbij gevoegd worden dat in deze zijne bedoeling strookte met den wensch van het Departement. „Dus toen in „Barbados het bericht vernomen werd dat de Spaansche vloot „(en de geruchten hadden haar aanmerkelijk vergroot) te Marti- „nique was, dat drie torpedobooten van het eiland af gezien „waren, gaf ik order tot na middernacht kolen te laden; maar „ging kort na donker onder stoom om de West, keerde ver- „volgens en liep rond het eiland" — dat is goed Oostwaarts — „en koerste vervolgens Noordwaarts". Dit was in den avond van 18 Mei. Zes dagen later was het schip bij de kust van Florida en had het communicatie met het Departement.

De „Oregon" mag billijkerwijze beschouwd worden als een van de drie hoofdsmaldeelen waarin de Amerikaansche vloot verdeeld was bij den aanvang van de gedenkwaardige week, 12—19 Mei, en welke zoo spoedig mogelijk naar het strategisch zwaartepunt — dat wij nabij Havana en Cienfuegos gekozen hadden — gebracht moesten worden, al zouden zij daar vervolgens omheen worden verdeeld. Tijd werd er niet verloren,

waar dit vermeden kon worden. In den avond van 13 Mei 18 uren nadat CERVERA's verschijning te Martinique gemeld was, koersten de twee grootste divisiën onder SAMPSON en SCHLEY planmatig naar ons concentratiepunt te Key-West; terwijl de derde, de „Oregon", op veel grooter afstand volgens het plan van het Departement, ofschoon daarvan zelf niet bewust, naar dezelfde plaats op weg was. SAMPSON had meer dan 24 uur voorsprong op het Vliegend eskader en de af te leggen afstanden van Portorico en Hampton Roads waren practisch even groot [1]). Maar de eerste werd gehinderd door de traagheid der monitors, en hoe groot hij ook voelde dat de noodzakelijkheid was van zich te haasten en hoe dringend het op den 15^{den} van het Departement ontvangen telegram ook luidde, hij wilde zeer te recht zijne schepen niet vergunnen te scheiden voor zij dichter bij hunne bestemming waren. Als voorzorgsmaatregel werden door hem orders naar de „Harvard" en de „Yale" gezonden, de twee schepen die beoosten Martinique verkend hadden, zoo veel mogelijk kolen te laden en onder bereik van de telegraaf te blijven gereed voor spoedorders; terwijl Commodore REMY, die te Key-West het bevel voerde, order ontving alles gereed te hebben om het eskader den 18^{den} van kolen te voorzien, op welken datum het daar verwacht kon worden. De „St. Louis", een schip van hetzelfde type als de „Harvard", ontmoette de Admiraal, toen deze telegrammen geschreven werden. Zij ontving order de kabels door te snijden te Santiago en Guantanamo-baai en daarna te Ponce, Portorico.

Het Vliegend eskader was te 4^{u} n. m. van den 13^{den} vertrokken. De „Brooklyn", gepantserde kruiser, vlaggeschip, de „Massachusetts", eerste klasse slagschip en de „Texas", tweede klasse slagschip, vormden er de gevechtsmacht van. Uit het vertrek van deze schepen kan afgeleid worden dat de vrees voor onze eigen kust, welke gevoeld werd toen men onbekend was met de positie van het vijandelijke smaldeel, verdween toen het verscheen. Het gevolg daarvan was misschien niet strikt logisch; maar de logica van den stap is van minder beteekenis dan de onmiskenbare militaire juistheid. Wij hadden ons objectief gekozen en nu concentreerden wij er ons op; een te lang ofschoon onvermijdelijk uitgestelde maatregel. Aan Commodore SCHLEY werd opgedragen te Charleston om orders te vragen; want terwijl het van het hoogste belang is een vaststaande strategische gedachte te hebben in welken veldtocht ook, het is ook noodig, en althans in een oorlog ter zee, om gereed te zijn tot het plotseling wijzigen van een plan en zich dadelijk op het groote objectief te werpen — dat alle andere domineert en ter zijde stelt — de zeemacht des vijands, wanneer er zich een redelijk uitzicht opent haar of een belangrijk deel te ver-

1) De afstand van Hampton Roads naar Key-West wordt vergroot door den in tegengestelden zin vloeienden golfstroom over een groot deel van den weg.

nietigen. Toen SCHLEY Hampton Roads verliet was er alleen bekend dat de Spaansche divisie nabij Martinique was opgedoken. Het algemeene plan dat onze eigene divisie naar Key-West zou gaan moest daarom beschouwd worden als onderhevig aan mogelijke wijziging en daarom was communicatie halfweegs gebiedend noodig. Oponthoud ontstond hier niet door. Te 4.30 n. m. van den 15den kwam het Vliegend eskader, dat door 10 uren van dikke mist was opgehouden geworden, nabij Charleston Bar, waar een stoomer der kustverlichting van den vorigen middernacht af gewacht had. Van den officier, die dezen bodem commandeerde, ontving de Commodore zijne orders, en deze was te 6u v. m. weer onder stoom naar Key-West, waar hij den 18den arriveerde, eenige uren vóór SAMPSON's aankomst in persoon en één dag vóór de komst van de tragere schepen van de andere divisiën.

Maar indien het wenschelijk is herhaalde en rechtstreeksche verbinding te verzekeren met de grootere onderdeelen van eene vloot in oogenblikken dat hunne bewegingen onderhevig geacht moeten worden aan plotselinge wijziging, ten einde rekening te houden met de nog onzekere gangen van 's vijands strategie, is het van nog meer belang van een centraal station voeling te houden met de snelle op zich zelf staande kruisers, de verschaffers van inlichtingen en verspreiders van berichten, op welke de oorlogvoering berust. Indien het algemeene strategische plan eener maritieme campagne juist is en de daarop gebaseerde actie de noodige vastheid heeft, is het goed of beter de grootere gevechtseenheden — eskaders of vloten — aan zich zelf over te laten, nadat hun de eerste stoot in de verlangde richting gegeven is en algemeene instructies aan hunne bevelhebbers zijn uitgevaardigd. Deze grootere eenheden kunnen in den regel evenwel niet aan het einde van een telegraafkabel gehouden worden; toch moeten zij met de centra van den inlichtingendienst zoo dikwijls door kabels communicatie hebben, dat zij er practisch doorloopend mede in verbinding zijn. Het Vliegend eskader bij Cienfuegos en admiraal SAMPSON's divisie in den tijd welken wij thans bespreken, op haar tocht van San Juan naar Key West, zijn ter zake toch dienende voorbeelden. Anderzijds mag vertrouwen gesteld worden in plaatselijke agenten om een vijand te rapporteeren, wanneer hij een haven binnenloopt; maar is hij op zee met een onbekende bestemming, dan is het noodig zoo mogelijk voeling met hem te krijgen en te houden en berichten te ontvangen omtrent zijne feitelijke en mogelijke bewegingen. Om kort te gaan, er moet voorzoover dit mogelijk is een gestadige, eene onafgebroken verbinding zijn tusschen de vaste punten waar de kabels eindigen en de aan verandering onderhevige posities van eigen eskaders en die des vijands, hetzij deze er zich eenigen tijd ophouden of er slechts doortrekkende zijn. Dit kan alleen bereikt worden met snelle adviesjachten; en hoe groot voor deze de noodzakelijkheid zij dat geen tijd verloren ga op hunne zending, men zij

te hunnen opzichte gedachtig aan het huiselijke gezegde „hoe meer haast, hoe minder spoed".

Aan een op de route liggende haven te stoppen, zelfs aanmerkelijk van den kortsten weg af te wijken, kan dikwijls een wezenlijke besparing van tijd zijn.

De dienst van aldus gebruikt wordende kruisers is zekerheid voor veronderstelling in de plaats te doen treden; en door vollediger kennis de redeneeringen te verbeteren of te bevestigen, waarvan de leiding der operatiën anders in zoo hooge mate afhangt. Nauwkeurige inlichtingen zijn de eerste desiderata in een oorlog en aangezien de middelen om die te verkrijgen of door te zenden nooit het hoogst noodige overtreffen, moeten zij met zorg beheerd worden.

De geschiedenis leert, dat nooit eenige zeemacht kruisers genoeg had; gedeeltelijk, omdat de kondschaps- en adviesdiensten zelf zoo uitgebreid en zwaar zijn; gedeeltelijk, omdat schepen van die klasse ook voor andere doeleinden noodig zijn — als b.v. in onzen jongsten oorlog voor de blokkade van Cubaansche havens, die nooit veel meer dan technisch effectief was, en voor het bekruisen van onze Atlantische zeekust. Wezenlijk zuinig gebruik van de beschikbare schepen, waardoor de meeste resultaten worden verkregen met het minste verbruik van nimmer voldoende middelen, eischt veel overweging en nog meer overleg; en kan het best worden bereikt door zoodanige schikkingen te treffen, dat men elken kruiser gemakkelijk bereiken kan, wanneer hij noodig is. Dit wordt verkregen door hen op te dragen zich in telegraafhavens te melden; of door hun een kruisterrein af te bakenen, zoodat zij gemakkelijk gevonden kunnen worden: of door hun koers en vaart voor te schrijven — in het kort door zich de tamelijk nauwkeurige wetenschap te verzekeren van hunne plaats op elk gewild oogenblik.

. . . .

. . . .

(*Wordt vervolgd*).

INDRUKKEN VAN AFDRUKKEN.

In het „Marineblad" van 4 Maart (8e afl., jaarg. 1898—'99), komt van de hand van den kapt.-luit. t. z. H. SLOT een artikel voor, getiteld: „Afdrukken van indrukken".

Dat artikel is in drie onderdeelen gesplitst; de twee laatsten dezer laten wij, als bevattende beschouwingen van mari-

tiem-historischen en nautisch-technischen aard, ter beoordeeling aan de hedendaagsche deskundigen, doch het eerste gedeelte, hetwelk tot opschrift draagt: „Versterking der Zeemacht is urgent tot bescherming van onze O.-I. bezittingen en tot het voorkomen van groote sociale ellende; het doel waarvoor wij moeten strijden," — bevat een en ander waarover wij meenen het stilzwijgen niet te mogen bewaren.

Moge de titel waaronder het artikel van den heer SLOT verscheen, min of meer kortheid van behandeling en oppervlakkigheid wettigen, zoo is, naar onze meening, door den schrijver de grens wel wat ver overschreden en zien we een onderwerp van uiterst belangrijken en omvangrijken aard, dat te gelijkertijd de ingewikkeldste vragen op koloniaal-politiek, sociaal, financieel en oeconomisch terrein betreft, in een paar bladzijden druks besproken en zulks in den vorm van een aantal stellingen, die zich wellicht meer door apodictischen toon dan door onbetwistbaarheid van inhoud onderscheiden. Wij hebben ernstige bezwaren tegen die stellingen en al kunnen we ze onmogelijk in den breede behandelen om de uitgebreidheid waartoe zulks zou leiden, zoo willen wij niettemin trachten den aard onzer bezwaren kenbaar te maken, alsmede den grond waarop ze berusten, hopende daarmede geen geheel onvruchtbaren arbeid te verrichten.

De heer SLOT beweert, dat de groote drijfveeren tot het verkrijgen van het koloniaal bezit, *tegenwoordig* de groote voordeelen zijn, welke dat bezit aan handel en nijverheid van het moederland geeft.

Wij kunnen dat niet toegeven; *voorheen* moge dat nagenoeg *uitsluitend* het geval zijn geweest, tegenwoordig treden bij het veroveren van koloniaal bezit in de eerste plaats politieke en strategische overwegingen op den voorgrond. Dat handelsbelangen daarbij tevens in het oog worden gehouden, spreekt van zelf, al ware het alleen bij de keuze van het vestigingspunt, maar er zijn te veel voorbeelden waaruit blijkt, dat bij het streven naar vasten voet in den vreemde, handelsbelangen veelal van secundairen aard worden geacht en politieke en strategische belangen voorop staan, dan dat wij in het „openbreken van China" de bedoeling erkennen om markten te openen, evenmin als Frankrijk zich met dat doel in Tunis vestigde, — Engeland zich in Egypte nestelde, — Amerika bezit nam van Porto Rico, — Duitschland de Carolinenkwestie opwierp, — Hawaï-Samoa een punt van attractie werd, of Nederland zijne West-Indische eilanden en sommige zijner O.-I. lastposten vasthoudt. Het „openbreken van China" moge voor den Europeeschen handel en industrie vèrreikende gevolgen hebben, te ontkennen is het niet dat Ruslands optreden in het Oosten, als gevolg van vasthouden aan politieke tradities tot bereiking van het Russische ideaal, het sein gaf tot den wedloop der Europeesche mogendheden, ten einde zich in China een zoo belangrijk mogelijke invloedssfeer te verschaffen. Een

blik op de uitkomsten welke Eritrea voor Italië, — Tonkin en Madagascar voor Frankrijk, — Oost- en West-Afrika voor Duitschland opleverden, geeft al een zeer vreemden indruk van het inzicht van genoemde Staten, indien zij, zooals de heer SLOT beweert, zich bij het streven naar koloniaal bezit, door het denkbeeld lieten leiden om markten voor hunne overproductie te openen.

Het is duidelijk dat men, om producten van de hand te zetten, „markten" noodig heeft, doch het mag betwijfeld worden, dat het noodig zou zijn die markten te „bezitten", in dier voege, dat men er soevereine rechten mag uitoefenen, wil handel en nijverheid van het moederland van die markten profiteeren. België, dat geen koloniën bezat en zich den Congostaat als 't ware zag opgedrongen, bezit eene industrie die zich verbazend en voortdurend ontwikkelt en overal markten voor zijne producten weet te vinden. En lang vóór Duitschland koloniën bezat, deed het „made in Germany" den schrik in Engelsche industrieele kringen slaan en wist Duitsche productie en overproductie zich een weg te banen naar en zich schitterend te handhaven op de markten der grootste koloniale mogendheid.

Eenmaal de markten opengesteld, zijn het alleen energie, ondernemingsgeest en superioriteit der producten die de mate van invloed bepalen welke men op die markten verovert, — een invloed die geheel los is van soeverein bezit, hetwelk alleen in sommige gevallen, door wetten die monopolie of protectie mogelijk maken, eenig direct financieel Staatsvoordeel kan opleveren.

Er moge in de laatste jaren in menig opzicht vooruitgang en verbetering te constateeren zijn, te ontkennen valt het niet, dat, voor Nederland, koloniaal bezit niet heeft opgeleverd wat het had kunnen doen. Als wij zien hoe zelfs op onze koloniale markten producten uit den vreemde de Nederlandsche eene scherpe, soms doodelijke concurrentie aandoen, — als wij zelf het „made in Holland" op sommige artikelen aangebracht, als eene twijfelachtige aanbeveling beschouwen, — als men nagaat hoe lang Nederlandsch kapitaal zich schuw toonde tegenover een bodem die schatten in zich bevat, — dan gevoelen wij maar al te goed, dat er iets anders noodig is dan soeverein bezit, om handel en industrie in bloei en welvaart te doen toenemen.

Dat, zooals de schrijver in het Marineblad beweert, het nationaal vermogen door koloniaal bezit vermeerderd wordt, komt ons voor slechts in betrekkelijken zin juist te zijn. Koloniaal bezit toch komt hoofdzakelijk de kapitalistische klasse der maatschappij ten goede en moge daardoor het nationaal vermogen vermeerderen, dan geschiedt dit toch slechts op eene wijze die een gering deel der bevolking raakt, zoodat volstrekt niet gezegd mag worden dat het draagvermogen *der natie* tot het opbrengen van financieele lasten daarmede tevens vermeerdert, tenzij de lasten progressief, en in sterke mate progressief, worden opgelegd.

De heer SLOT spreekt van „bescherming van nationaal kapitaal tegen unfaire handelingen", maar wij begrijpen niet waarin die zouden bestaan. Het kapitaal van vreemden is in onze koloniën nog nooit bedreigd geworden door unfaire handelingen onzerzijds; het werkt er rustig en in steeds toenemende mate, beschermd door Nederlandsch-Koloniale wetten en Internationaal recht en evenzoo kan Nederlandsch kapitaal in vreemde landen of koloniën even veilig en onbelemmerd werken als ander, b.v. Belgisch en Amerikaansch kapitaal. Het voorbeeld waarmede de heer SLOT zijn stelling tracht te verdedigen is daartoe allerminst geschikt. Hoogstens wordt er door bewezen dat concurrentie prikkelt tot krachtsinspanning en dat de „wakkere en volhardende geest der Rotterdammers", vóór de Ned. Afrik. Handels-Vereeniging de gevolgen van Belgischen invloed in den Congo gevoelde, nog niet was en misschien nooit zou geworden zijn, wat zij blijkbaar geweest kon zijn om eene positie te verwerven en te behouden, welke de heer SLOT alleen bij soeverein bezit van de markt mogelijk acht. Hier heeft energie, beleid en volharding getoond wat, zelfs onder minder gunstige omstandigheden, bereikt kan worden. Hier is de concurrentie heilzaam gebleken, doch hoe is het overigens gesteld geweest met den Nederlandschen ondernemingsgeest in den vreemde, met name in China en Japan, waar wij, met de Portugeezen, de oudste brieven, en boven hen, de meeste rechten hadden; waar hij zich, juist naarmate er meer markten opengesteld werden, zonder eenigen tegenstand lieten verdringen, om, als veld van werkzaamheid, grootendeels terug te keeren naar de eigene koloniën, waar vroeger van concurrentie op velerlei gebied weinig of geen sprake was? Is het gewaagd hier het vermoeden uit te spreken dat voor ons, Nederlanders, koloniaal bezit, dat eertijds koopmansgeest, ondernemingszucht en geestkracht tot de hoogste ontwikkeling bracht en ten toppunt voerde, later gedeeltelijk oorzaak werd van snellen teruggang dier verdienstelijke, schoone eigenschappen onzer voorvaderen?

Hoe de heer SLOT besluiten kan tot de stelling: „Koloniaal bezit kan werkeloosheid voorkomen en zoodoende revolutionair socialisme breken, waardoor het den vooruitstrevenden regeeringen mogelijk wordt, langs wettigen weg, sociale hervormingen aan te brengen", is ons niet recht duidelijk. Wij meenden, juist omgekeerd, dat sociale hervormingen als krachtigste middelen, moeten uitwerken wat de heer SLOT van koloniaal bezit verwacht, maar dat die hervormingen slechts mogelijk zijn, wanneer men er het onmisbare geld toe heeft, dat juist door de uitgaven die koloniaal bezit vorderen, aan het goede doel onttrokken wordt.

Het beweren van den heer SLOT, dat koloniaal bezit gelegenheid geeft tot emigreeren aan jonge, flinke mannen „wien in het Vaderland de gelegenheid ontbreekt om hun geestkracht met snelheid tot volle ontwikkeling te doen komen", is op zich zelf volkomen juist, doch die gelegenheid bestaat ook zonder

koloniaal bezit, wanneer de emigranten slechts zijn toegerust met zoodanige mate van ijver, bekwaamheid en goed gedrag, dat zij in den vreemde als welkome werkkrachten worden beschouwd. Als men let op het groot aantal jongelieden, vooral Engelschen en Duitschers, dat, zoowel in onze koloniën, als overal elders werkzaam is en men vergelijkt dat met het geringe aantal Hollanders die men in den vreemde aantreft, dan zou men haast denken dat de algemeene stelling van den heer SLOT uitsluitend ten opzichte van Nederland verdedigbaar is. En dat is een bedenkelijk verschijnsel. Wij gelooven dan ook dat, had Nederland niet het verleden waarin het zich grootendeels mag verheugen, op dit oogenblik door geen zijner burgers zou gedacht worden aan eenige noodzakelijkheid om koloniën te verwerven, iets waardoor de politieke verhoudingen gecompliceerder en gevoeliger en het grondgebied kwetsbaarder zoude worden en de militaire en daarmede de financieele lasten aanmerkelijk zouden toenemen.

En hiermede besluiten wij onze korte beschouwingen over koloniaal bezit in 't algemeen en over de betrekkelijke waarde daarvan voor Nederland in 't bijzonder.

Laten wij nu den heer SLOT volgen bij zijne toepassing van hetgeen hij „algemeen erkende en door de practijk bewezen denkbeelden" noemt, op „eigen Vaderland en eigen bezittingen".

De geachte hoofdofficier vraagt wat de gevolgen zouden zijn van een verlies onzer bezittingen. Het antwoord daarop gevende, noemt de heer SLOT eenige gevolgen die, als men rekening houdt met bestaande toestanden, in menig opzicht een ramp zouden zijn, doch vermoedelijk meer door het plotselinge van den schok dan door den omvang van de ramp met betrekking tot ons nationaal weerstandsvermogen in financieelen en oeconomischen zin. Geen Nederlander zal met onverschilligheid denken aan de mogelijkheid van een verlies onzer koloniën, — nog minder zal hij zoodanig verlies wenschen, doch stelt de heer SLOT de gevolgen van een verlies, dat toch niet tot de onmogelijkheden behoort, niet voor als een grooter ramp dan die in werkelijkheid zou blijken te zijn? Waarom zouden b.v. bij verlies onzer koloniën, de Maatschappijen „Nederland" en „Rotterdamsche Lloyd" moeten liquideeren? Het zou aan hen zelve staan om in de vaart op Oost-Indië te blijven concurreeren, even als thans zoovele andere Maatschappijen die, in hun voortbestaan door de genoemde gesubsidieerde lijnen bemoeilijkt, niettemin met succes de concurrentie volhouden.

Mag eene eventueele opheffing van de Java-Bank of liquidatie van de Ned. Handelmaatschappij wel eene *nationale* ramp genoemd worden? Men zie daartoe de lijst na van aandeelhouders in de Java-Bank en verzuime niet tevens rekening te houden met de resultaten welke genoemde bankinstelling sedert 1884 opleverde. En de Ned. Handelmaatschappij, die overal fiasco maakte, waar ze buiten het eigenlijke terrein harer ge-

privilegiëerde werkzaamheid trad, zou slechts te treuren hebben over het ophouden van een kunstmatig in 't leven geroepen en onderhouden bestaan.

Wat de „Pakketvaartmaatschappij" betreft, moet er aan herinnerd worden dat het nationaal belang daaraan nog geen 10 jaren en mede kunstmatig verbonden is. Immers het is een feit dat Nederlandsch kapitaal en Nederlandsche invloed tot vóór korten tijd slechts matig betrokken waren bij de pakketvaart in Ned.-Indië en dat bijzondere bepalingen bij de tegenwoordige concessie noodig waren om de „Pakketvaartmaatschappij" te *dwingen* een nationale te zijn. Eene liquidatie derzelve zou weinig meer te betreuren zijn dan eene eenvoudige beëindiging van haar bestaan als gevolg van het afloopen van haar contract en niet hernieuwen der concessie, hetgeen toch geenszins tot de onmogelijkheden behoort.

De vrees van den heer SLOT dat de overweldiger maatregelen zou treffen die tot den ondergang van industrieele en landbouwondernemingen zouden leiden, kunnen wij evenmin deelen, tenzij de overweldiging geschiedt door een onbeschaafden staat, waarvan toch wel geen sprake zal wezen. Juist het vroeger aangehaalde betreffende de „Ned. Afrik. Handelsvereeniging" levert het bewijs dat het lot van zulke ondernemingen geheel afhangt van energie, volharding en wijs beleid van hun bestuur en aandeelhouders, of wel van hunne eigenaars.

Dat vele fabrieken voor een groot deel nieuwe markten voor hun producten zullen moeten zoeken, gelooven wij ook en het zou zeker niet te betreuren zijn. Gelukkig zijn zij in de laatste jaren daarmede meer en meer begonnen en een prikkel om zulks in nog ruimere mate te doen, zouden zij best kunnen gebruiken. Te velen bleven „bij honk" en waar men slechts met eenige moeilijkheid of bezwaar te kampen had, liet men den moed zakken en trok men zich terug. Er is een tijd geweest dat de Hollanders pionniers waren op gebied van handel en nijverheid, — thans zijn zij meermalen traîneurs. En als zij er eenmaal toe komen een débouché in China, Perzië of Siberië te zoeken, dan zal dat eerst zijn nadat andere natiën hun de oogen geopend, maar zich tevens de room van de melk verzekerd hebben.

Ook hebben wij bedenkingen tegen de stelling van den heer SLOT dat het verlies onzer koloniën schade aan onze groote scheepstimmerwerven zal berokkenen. In den aanvang zou dat verlies kunnen gevoeld worden, — op den duur zou dat volstrekt het geval niet behoeven te zijn. Welke reden toch zou beletten dat zij medededen bij de algemeene concurrentie op scheepsbouwkundig gebied? Als Frankrijk, Duitschland, Engeland en Amerika orders van vreemdelingen effectueeren en de werven in die landen voor een groot deel ten gevolge daarvan tot bloei geraken, waarom zou Nederland dan hun voorbeeld niet kunnen volgen? Zijn wij soms niet in staat om te doen wat SCHICHAU, LAIRD en zoovele anderen verrichten? Hebben

onze werven geen kans op gezond voortbestaan en moet hun leven dan alleen onderhouden worden door bestellingen die rechtstreeks van den Staat of door diens tusschenkomst en bemoeiingen worden opgedragen? Dat getuigt toch van kunstmatig leven, dat is, van ongezond leven en het einde van een ziekelijk bestaan is nimmer een ramp.

Hebben wij getracht den heer SLOT te volgen bij eenige zijner voornaamste stellingen, zoo erkennen wij ronduit daartoe niet bij machte te zijn, waar hij zijne meening ten opzichte van Staatscrediet en productenveilingen neêrschrijft en gaarne brengen wij hulde aan de overtuiging en zekerheid waarmede hij het cijfer noemt, dat in de toekomst, bij eventueel verlies onzer koloniën, de verhouding tusschen goud- en zilverwaarde zal aangeven.

In verband met al het voorgaande is het duidelijk dat wij onmogelijk kunnen instemmen met de meening van den heer SLOT: dat de strijd voor onze O.-I. bezittingen, — namelijk op grond van de opgesomde gevolgen — moet zijn „een strijd op leven en dood", omdat het is een „strijd om het bestaan", de strijd van „er op of er onder". Integendeel, wij zijn overtuigd dat, ontstaat er ooit gevaar voor het behoud onzer koloniën, zich iets geheel anders zal voordoen dan „een strijd op leven en dood" en dat de uitkomst zal bewijzen dat Nederland zeer goed een zelfstandige Staat kan blijven, ook zonder koloniën.

Eindelijk komt de heer SLOT tot zijne conclusie, namelijk deze, dat: om den strijd uit te stellen, te voorkomen, of eervol uit te vechten, de Zeemacht, zoowel wat personeel als materieel betreft, met spoed moet versterkt worden. Naar aanleiding van deze conclusie ten slotte nog eenige opmerkingen.

Het komt ons voor dat de schrijver van „Afdrukken van Indrukken", om tot zijne conclusie te geraken, korter had kunnen zijn en zijne betwistbare stellingen achterwege hadden kunnen blijven.

Het ware o. i. eenvoudiger en aannemelijker geweest indien hij gezegd had: „Wij bezitten koloniën waaraan wij hoofdzakelijk het standpunt te danken hebben dat wij innemen onder de Europeesche staten; wij willen onze positie en daarmede onze koloniën trachten te behouden." Men moge hier bijvoegen wat men wil, doch men kan niets verminderen aan het argument, dat voor elk Nederlander voldoende zal zijn om voor het behoud der koloniën te pleiten.

De middelen om ze te behouden moeten echter binnen ons bereik liggen, of liever, ze moeten, om werkelijk kans te hebben tot het beoogde doel te geraken, voldoende in kracht en goed gekozen zijn. Geeft nu de conclusie van den heer SLOT het juiste middel aan de hand? Wij meenen het te mogen betwijfelen. Bevat de conclusie eene nieuwe gedachte; — is zij het uitvloeisel van eerst thans aanwezige toestanden en verschijnselen? Men zou die vragen bevestigend moeten beant-

woorden, als men niet blind is voor het feit, dat er nimmer iets degelijks, iets ernstigs verricht is om het behoud der koloniën te verzekeren, — namelijk na den tijd toen we nog in staat waren elken indringer eenvoudig uit onze wateren te verjagen.

Eerst in de nieuwe eeuw zal eenig bepaald plan voor de verdediging van Java worden vastgesteld — we hopen het ten minste — en totnogtoe vertegenwoordigde de in Indië aanwezige zeemacht slechts een illusoir middel van verdediging.

De woorden waarin de conclusie vervat is, zijn waarschijnlijk het gevolg van zekere ongerustheid die de jongste gebeurtenissen in sommige koloniën hebben veroorzaakt. Is die ongerustheid gemotiveerd? Niet ten volle. Onze O.-I. bezittingen in twee hoofddeelen splitsende: Java en hetgeen daar buiten ligt, dan zien we het eerste volkomen tot verdediging in staat zelfs tegen een zeer krachtigen aanval, zoodat deszelfs behoud zoo goed als verzekerd kan geacht worden; — het andere deel echter ten prooi aan elken sterkeren die er zich meester van wil maken. Pogingen om zulks te verhinderen, zijn ten eenenmale nutteloos.

Wie zou niet gaarne zien dat wij in Indië eene vloot bezaten en konden onderhouden, die in staat was het tegen elken indringer op te nemen? Doch eene vloot als daarvoor noodig is, kan Nederland zich niet aanschaffen; het zal zich moeten bepalen tot eene vloot die den strijd „eervol kan uitvechten", met als eenig resultaat: dat de geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen eenige schoone bladzijden rijker wordt. Mag men menschen en schatten opofferen zonder kans om ook materieel voordeel te behalen? Zal hetgeen onze zeemacht bij strijd in open zee te wachten staat, niet op eene nationalé ramp uitloopen? Is er iemand die waarlijk gelooft dat wij in staat zijn de vloot van eene der groote zeemogendheden uit onze Indische wateren te verdrijven? Zullen niet de meesten van hen die daaraan twijfelen, juist gevonden worden onder de zeeofficieren, die, beter dan iemand anders, bekend zijn met de verhoudingen ter zee, zooals die in oorlogstijd vrij zeker zullen zijn? Klonk het niet bij de behandeling der laatste marinebegrooting als een vergoelijkend, — niet als een verdedigend argument: „het auxiliair eskader van 6 schepen zal blijken in staat te zijn met vrucht op te treden tegen *op zich zelf ageerende schepen* en *kleine divisies*"? Moet dan de bereiking van het doel, waarvoor wij ons opofferingen getroosten boven onze financieele krachten, dan wel, die ons beletten andere, wellicht grooter en dringender belangen te bevorderen, afhankelijk worden van de welwillendheid van den vijand, om niet dan met eene inférieure macht in onze wateren te verschijnen?

Mag zulk eene onderstelling gemaakt en tot uitgangspunt van redeneering dienen?

Elkeen beantwoorde die vragen voor zich zelf, doch wachte zich vooral daarbij geïnfluenceerd te worden door de stille gedachte: „'t zal zoo'n vaart toch niet loopen", of „'t zal onzen

tijd wel uit dienen". Daarvoor is de zaak te ernstig en te diep grijpende in hetgeen het nationaal belang vordert.

Het is van verschillende, min of meer bevoegde zijden gezegd, — het is zelfs van de Regeeringstafel vernomen, dat het behoud van Java, dat voornaamste onzer bezittingen, *niet* afhangt van het aanwezig zijn eener „actieve marine" in Indië.

Stelt het Indische leger in staat om in oorlogstijd op Java op te treden zooals dat zal kunnen en zoo als het behoort en, gesteund door eene wèlgezinde bevolking, zal het de Hollandsche driekleur op Java hoog kunnen houden, zelfs wanneer — wat God verhoede — onze vlag elders werd neërgehaald.

En wat onze bezittingen buiten Java betreft: is er één ernstig man in Nederland, die met overtuiging zal beweren, dat wij ze door kracht van wapenen tegen eene groote mogendheid kunnen verdedigen? Wij gelooven het niet. Onze verdedigingsmiddelen moeten hier van gansch anderen aard zijn en overgelaten worden aan bestaande tractaten, aan diplomatie en aan scheidsgerecht. Elk gewapend optreden, tenzij het met de noodige kracht geschiedt, leidt slechts tot incidenten en complicaties, die eene vreedzame oplossing van het geschil en eene gewenschte bevestiging van ons bezit in den weg kunnen staan.

Ook wij eindigen met eene conclusie, namelijk deze:

„Nederland bezit, als erfdeel zijner voorvaderen, koloniën; het is aan zijne eer en traditie verplicht te trachten die te behouden. Daartoe is in de eerste plaats noodig eene vermeerdering en verbetering der defensiemiddelen op Java, hoofdzakelijk wat de mobiele artillerie, de strategische communicatiemiddelen en de toegangen tot Soerabaja betreft, — en verder een zoodanig Regeeringsbeleid, dat het Indo-Europeesche element en de Inlandsche Hoofden, vertegenwoordigende eene tevreden en welvarende bevolking, de grondslag worden waarop het behoud onzer koloniën berust".

J. TH. F. BRUIJN,

Doetinchem, 21 April 1899. *oud-Luit. ter zee 1e klasse.*

HET KORPS MARINIERS.

Aan de redactie van het Marineblad wordt beleefd eenige plaatsruimte verzocht voor het ontwerpen en verdedigen der navolgende

STELLINGEN.

I. Het marine-bestuur stelt prijs op het bezit van het korps mariniers, als speciaal korps.

II. De toekomst van een groot gedeelte der officieren en adelborsten is zeer slecht.

III. Het gouvernement is verplicht zorg te dragen voor de toekomst van het in zijn dienst staande personeel, doch *kan* bij het bestendigen van den tegenwoordigen toestand niet aan die verplichtingen voldoen.

IV. Het landsbelang echter eischt, wanneer het in stelling I neergeschrevene moet worden beaamd, verandering in den toestand, welke alleen kan worden verkregen door uitbreiding van werkkring, die uitbreiding van het personeel tengevolge heeft.

V. Gaat het gouvernement niet tot die verbetering over, dan wordt aan de officieren der mariniers onthouden wat hun toekomt en is het in stand houden van een afzonderlijk korps uit een moreel oogpunt beschouwd onverdedigbaar.

I.

Dat het Departement van Marine prijs stelt op het bezit van een korps mariniers, welks leden opgeleid worden zooals thans geschiedt, is gebleken uit het feit, dat toen het korps dreigde te verloopen, onverwijld maatregelen genomen werden, die tot de instandhouding doelmatig geacht werden. De werving van het minder personeel werd krachtig ter hand genomen door verhooging der handgelden en het geven van een groote publiciteit aan dezen maatregel, door middel van aanplakbiljetten, die door het geheele Rijk verspreid werden.

Blijkbaar was het der regeering niet alleen te doen om een zeker aantal koppen voor de vloot voltallig te houden, maar werd ook op de mariniers als afzonderlijk korps prijs gesteld, waarvoor het oproepen van aspiranten voor adelborst, met het doel om het korps officieren der mariniers aan te vullen, het bewijs moge leveren. Indien toch alleen de drijfveer geweest was om de bemanningen der oorlogsschepen te kunnen completeeren ongeacht of zulks met matrozen of met mariniers geschiedde, wanneer het der regeering m. a. w. onverschillig was welke speciale eigenschappen de verschillende gedeelten dier bemanningen bezaten, dan zoude eene afzonderlijke opleiding van mariniers onder een afzonderlijk officierskorps niet te billijken zijn.

II.

Deze stelling behoeft zeker geen nadere uitlegging; de in het promotieboekje achter de namen geplaatste jaartallen in verband gebracht met het rangnummer, maken verder commentaar overbodig.

III.

Het mag een billijke eisch genoemd worden, wanneer men tot op zekere hoogte ongeveer gelijk wil opklimmen met hen, wier studie men deelde, m. a. w. het is een rechtmatige eisch

van de officieren der mariniers om een ongeveer gelijke promotie te maken met de zeeofficieren.

Deze eisch doet zich uit een billijkheidsgevoel nu klemmender gevoelen, dan in vroeger jaren, toen het korps officieren der mariniers werd voltallig gehouden, al naargelang der behoefte, langs verschillende wegen.

Zoo zagen we officieren, die hunne opleiding genoten hadden als adelborst, als cadet voor de mariniers van de opleiding te Amsterdam, als officier der infanterie, of als onderofficier bij den hoofdcursus, die bij oproeping zich onderwierpen aan een examen voor officier der mariniers.

Nu echter heeft sedert meer dan twintig jaren de eerste vorming van officieren onafgebroken plaats op het Koninklijk Instituut voor de Marine en was in de eerste 5 jaren de opleidingsduur op 3 jaren vastgesteld, zooals ook in het eerste dier 5 jaren voor een gedeelte de opleiding tot zeeofficier slechts 3 jaren duurde, spoedig werd de tijd evenals voor hen, die voor den zeedienst werden opgeleid, ook op 4 jaren gebracht.

De leeftijd, die bij de aspiranten voor de mariniers aanvankelijk hooger gesteld was, werd eindelijk met die voor den zeedienst gelijk, zoodat de vereischten voor beide korpsen sedert eenige jaren volmaakt gelijk zijn.

Met voorbeelden is aan te toonen, dat het tegenwoordig zelfs een dobbelen genoemd mag worden of men een plaats voor den zeedienst of voor de mariniers zal machtig worden en zelfs op het Instituut heeft soms nog verwisseling plaats.

Het korps officieren der mariniers is dus tegenwoordig meer homogeen met dat der zeeofficieren, dan zulks vroeger ooit het geval is geweest; het bestaat meer uit hetzelfde element, dan toen de aanvulling langs de hierboven genoemde wegen plaats had.

Dat nu zij, die door veelal onzekere examen-omstandigheden bij de mariniers zijn geplaatst geworden, zooveel jaren in rang achterstaan bij hen, die zeeofficieren geworden zijn, kan niet anders dan hoogst onbillijk geacht worden en schept wanverhoudingen, die bij het veelvuldig in elkander grijpen der diensten door beide korpsen bewezen, het landsbelang in hooge mate kunnen schaden.

Bij het bestendigen van den tegenwoordigen toestand, voortspruitende uit de tegenwoordige organisatie van het korps mariniers, kan het gouvernement van deze onbillijkheid slechts ten deele een verwijt worden gemaakt, omdat op het korps nu eenmaal het fatum van het kleine rust.

Met wiskunstige zekerheid kunnen gedeelten in de ranglijst worden aangewezen, die een zeer slechte promotie zullen maken en zulke gedeelten moeten onvermijdelijk periodiek terugkomen, als een gevolg van het beurtelings geregeld aannemen van te veel aspiranten en het tijdelijk staken van de officiersopleiding, bij een klein korps.

Zoo werden in elk van de jaren 1876 tot 1881 te veel adel-

borsten voor de mariniers aangenomen. Toen de oudsten daarvan tot 2en luitenant werden aangesteld, was hunne plaats voor 1en luitenant reeds open, zoodat ze na twee jaren dienst als officier tot dien rang bevorderd werden.

Nu is de oudste van de eerste aanstelling opgeklommen tot N°. 5 (3) der kapiteins, terwijl de jongste van hen, die in 1881, dus slechts vijf jaren later op het Instituut kwamen, N°. 9 in de luitenantslijst inneemt.

Wanneer zich nu geen onvoorziene omstandigheden voordoen, zal dus de eerste kolonel, commandant van het korps zijn, terwijl laatstgenoemde nog steeds luitenant is.

Na 1881 zien we de grootste onregelmatigheid in het aannemen van adelborsten voor de mariniers, zoodat de eerste van hen, die dit jaar (1899) tot 2en luitenant worden aangesteld, slechts 11 nummers verschilt met den laatste der promotie, die dan reeds 15 officiersjaren telt, terwijl zij, die zelfs ouder zijn, nog verscheiden jaren met hen in dezelfde diensten zullen mogen rouleeren.

In dezelfde fout als die van 1876—81 is men nu weder vervallen door drie jaren achtereen te veel plaatsen open te stellen en de toestand zou nog bedroevender geweest zijn, indien verleden jaar de vier opgeroepen aspiranten waren opgekomen.

Gedeeltelijk dus zijn de oneigenlijke toestanden in het officierskorps der mariniers een gevolg van onvastheid in de plannen van het marinebestuur in zake het korps mariniers en de onoordeelkundige wijze, waarop het bepalen van het jaarlijksche contingent adelborsten heeft plaats gehad.

IV.

Hoewel de organisatie van een korps niet mag worden samengesteld of gewijzigd alleen om den officieren een geregelde opklimming te bezorgen, vordert het landsbelang, dat de officieren in hun rang jong en energiek zijn, om van hen de zoo hoog noodige lust, ijver en toewijding in den dienst te kunnen vorderen, die in het tegenovergestelde geval gevaar loopen langzamerhand te gaan verflauwen en eindelijk in onverschilligheid overgaan.

Zoo zou men den luitenantstijd, wanneer hij te lang duurt, gevoegelijk in drie tijdperken kunnen verdeelen en wel het eerste, het tijdperk der eerste officiersjaren, waarin de dienst gedaan wordt, die door de chefs gevergd wordt, maar niet meer. Men leeft bij den dag en bekommert zich niet om dien van morgen. Langzamerhand, bij den een wat vroeger, bij den ander wat later, treedt het tweede tijdperk in. Het is het tijdperk waarin men met ambitie werkzaam is, omdat men begint te begrijpen waarom alles, wat men totnogtoe machinaal deed, noodig is. Men leert het nut inzien, ook van die oefeningen, die men vervelend vond en die voor oningewijden vervelend

blijven, en men ziet er niet tegen op, de onder zijn leiding geplaatste manschappen ontelbare malen op hetzelfde te wijzen, omdat men doordrongen is van het nut en het waarom der oefeningen.

Heeft men nu het geluk in dezen termijn bevorderd te worden, dan bestaat de meeste waarborg, dat men een flink, ambitieus kapitein wordt, doch gebeurt dat niet en moet men nog lange jaren luitenantsdienst verrichten, zonder dat zelfs in het verste verschiet de bevordering opdoemt, dan treedt het derde tijdperk, dat van ontevredenheid met zijn lot in. Het minst doet zich die toestand gevoelen bij die luitenants, die niet in rechtstreeksch dienstverband staan tot hen, met wie zij vroeger gelijkstonden of wier oudere collega zij waren, het meest bij hen, die voor een gedeelte van hun dienst verantwoordelijk zijn aan superieuren, die vroeger jonger waren, maar voor allen is de toestand, op zijn zachtst uitgedrukt, hoogst onaangenaam.

Zeer veel kans bestaat, dat het karakter van deze categorie een gevoeligen knak gekregen heeft en dat de daartoe behoorenden uit een moreel oogpunt beschouwd, nooit meer zullen presteeren, wat men vroeger, bij tijdige bevordering, van hen zou hebben verkregen; de geleden schade toch wordt nooit meer hersteld, integendeel zij wordt hoe langer hoe grooter, want door de trage promotie komt eindelijk het tijdstip, dat men bij de mariniers nog kapitein is, terwijl zijn studiemakker tot kapitein ter zee wordt bevorderd.

In plaats dus van, zooals het landsbelang eischt, een korps energieke officieren te kweeken, wier handelingen hun weldadigen invloed uitoefenen op de jongeren en wier voorbeeld de minderen inspireert, loopt het gouvernement integendeel gevaar een korps te verkrijgen, waarvan ieder in zijn rang de noodige opgewektheid mist en door zijn voorbeeld déprimeerend werkt op hen, wier ambitie nog moet worden aangekweekt of wier lust en ijver met alle macht moeten worden in stand gehouden.

Wanneer echter de 1e stelling waar is en het is het gouvernement niet alleen te doen om een korps mariniers te bezitten, maar ook om van de vele goede hoedanigheden, die het korps kan ontwikkelen, zooveel mogelijk partij te trekken, dan is een verandering van den bestaanden toestand dringend noodzakelijk en de toestand kan verbeterd worden door den officieren een meer actief aandeel te verzekeren in het raderwerk der zeemacht in haar geheel.

Verruiming van werkkring, die uitbreiding van personeel ten gevolge heeft, is, als men het korps mariniers als afzonderlijk korps behouden wil, de eenige en aangewezen weg.

Die verruiming van werkkring ligt als 't ware voor de hand, door:

1e niet alleen de aanvankelijke opleiding in infanterie-oefeningen, maar ook de voortgezette oefening en de herhaling van het vroeger geleerde meer te doen berusten bij de officieren der mariniers;

2°. meer partij te trekken van de op het Instituut opgedane kennis der artillerie.

1°. De Infanterie-oefeningen.

Het is billijk te achten, dat aan de officieren der mariniers, aan wier infanterie-opleiding op het Instituut gedurende de vier jaren van hun verblijf, en gedurende den tijd, dien ze van het Instituut in de Marinierskazerne te Willemsoord worden gedetacheerd, de meeste zorg wordt besteed, terwijl den adelborsten voor den zeedienst hiervan totaal niets onderwezen wordt, de aanvankelijke infanterie-opleiding van het marine-personeel wordt toevertrouwd.

Voor het onderhouden van een zelfde richting in die oefeningen is het gewenscht, dat ook de voortgezette oefening blijft in handen van het in dezelfde richting opgeleide personeel, terwijl het in het belang der herhalingsoefeningen zoude zijn, als zij die daarvoor onder de wapenen kwamen, onmiddellijk den ouden band voelden aangehaald, terwijl voor de vrijwilligers, die, ten gevolge van plaatsingen op zoodanige schepen of inrichtingen, waar ze de infanterie-oefeningen niet hebben kunnen onderhouden, herhalingsonderwijs hoog noodig is.

Dat die noodzakelijkheid bestaat, blijkt bij onze mariniers, die in langen tijd niet aan die oefeningen gedaan hebbende, in de kazerne teruggekeerd zijn.

Met hoeveel ambitie de nu en dan tijdelijk met de infanterie-oefeningen belaste zeeofficieren ook hunne taak kunnen opvatten, zullen ze uit den aard der zaak altijd achter staan bij den officier der mariniers, die daarvoor speciaal is opgeleid en wiens eerste diensttijd als officier geheel door elementaire en kleine taktische oefeningen wordt in beslag genomen, terwijl ook zijn latere dienstverrichtingen hoofdzakelijk op infanteriegebied betrekking hebben.

C'est en forgeant qu'on devient forgeron, zegt een oud spreekwoord, maar hoe oud het ook moge zijn, het blijft altijd waar en in dit geval niet het minst.

Willen nu de infanterie-oefeningen in handen zijn van de officieren der mariniers, dan moeten deze geplaatst worden:

voor de eerste opleiding op de opleidingsschepen en

voor de voortgezette en de herhalingsoefeningen op de actieve schepen en in de marine-kazerne.

Alzoo zouden officieren der mariniers geplaatst moeten worden op de „Wassenaer" en de „Buffel", op de kruisers en groote pantserschepen en op de „Wilhelmina" en de „Kortenaer's".

De sterkte van het detachement mariniers doet in deze niets ter zake, want de officier der mariniers heeft dan niet zijn werkkring alleen bij het detachement, maar bij de geheele equipage en daarvan voornamelijk bij dat gedeelte, dat geroepen kan worden aan den wal op te treden, m. a. w. bij de landingsdivisie.

We willen hierbij den wensch uitspreken, dat de heer G. G.

de vijfde alinea op blz. 1066 van zijn artikel: „De officier der artillerie aan boord der groote schepen", „Marineblad" 13e jaargang [1]) nu ook niet van toepassing wil verklaren, want dan zou zulks een hoogst bedroevend beeld geven van den door hem aangehaalden goeden geest en de discipline van het marinepersoneel.

De volgende alinea [2]) is dan ook in verband met de hier genoemde beschouwd, werkelijk wel grappig.

Gelukkig echter heeft een vrij langdurige ondervinding schrijver dezes althans geleerd, dat hij zich over het in die vijfde alinea geschrevene niet ongerust behoeft te maken, noch wat de batterij, noch wat de oefeningen aan den wal betreft.

Het gewicht van de opdrachten, die aan de landingsdivisie van een groot schip kunnen worden verstrekt, wettigt het plaatsen van een kapitein der mariniers aan boord van die schepen, terwijl het oefenen zoowel in detail als in verband van het daarbij ingedeelde personeel door een kapitein niet beneden zich geacht kan worden. Hij moet echter daarbij worden terzijde gestaan door een voldoende hoeveelheid bekwaam en geroutineerd kader, waarmede niet bedoeld wordt, dat de landingsdivisie geheel moet worden geëncadreerd door kader van de mariniers, maar wel dat er meer onderofficieren en korporaals bij ingedeeld moeten zijn dan dat nu het geval is.

Het daarbij ingedeelde aantal mariniers doet betrekkelijk minder ter zake, want hoewel onze persoonlijke opinie, op ondervinding gebaseerd, is, dat de mariniers wat het infanterie-gedeelte betreft, beter zijn dan de matrozen, niettegenstaande een gedeelte der eerste opleiding van deze laatsten tegenwoordig zooveel beter is, moet de fout der landingsdivisiën niet gezocht worden bij de ongegradueerden maar bij het kader.

Aan dien kapitein moeten dus worden toegevoegd bijv. de helft van het bij de debarkementstroepen ingedeelde kader van het korps mariniers.

Aan boord dier schepen zou dan ook een jong officier der mariniers (als hij 2e luitenant is in den voorlongroom), moeten worden geplaatst, minder als steun en hulp voor den kapitein, dan wel omdat zulks voor zijn eigen vorming op infanterie- en artilleriegebied, dus voor het voltooien van zijn opleiding tot goed bruikbaar officier, gewenscht is.

Op de „Wilhelmina" en de „Kortenaer's" kan men met een luitenant volstaan, bij wiens plaatsing echter op zijn anciënniteit gelet moet worden, zoodat hij op de laatst genoemde schepen op den officier der artillerie volgt. Hij is belast met de infanterie-oefeningen en de gymnastiek en ingedeeld in de batterij.

---

1) We veronderstellen, dat het voor den goeden geest en de discipline niet wenschelijk is, dat de bemanning der stukken onder andere officieren staat, dan van het korps, waartoe zij rechtstreeks behooren.

2) Voor de aan boord geplaatste mariniers is dat nu heel wat anders, daar zij gedurende hun diensttijd voor een groot gedeelte onder zeeofficieren dienen op groote en kleine schepen, zoowel in Nederland als in Indië.

De marine-kazerne, onder het commando van een hoofd officier der mariniers, wordt de oefeningsplaats voor het niet geëmbarkeerde personeel en voornamelijk van diegenen, die in de laatste tijden geplaatst geweest zijn op schepen of inrichtingen, waar weinig of niet geoefend is kunnen worden.

Hierdoor springt tevens de wenschelijkheid in het oog om in de verschillende plaatsingen van het personeel een bepaalde richting te volgen, waardoor het mogelijk wordt de oefeningen naar een zekeren graad van opklimming te doen houden.

Deze hoofdofficier wordt terzijde gestaan door het benoodigde aantal subalterne officieren en gegradueerden.

Naar een bepaald rooster worden de verschillende equipages of gedeelten van èquipages der in de kazerne gehuisveste schepen te zijner beschikking gesteld om herhalings- of voortgezet infanterie-onderwijs te ontvangen en tevens is deze hoofdofficier leider der gezamenlijke winter-infanterie-oefeningen in de stelling van den Helder en kazerne-commandant in den geest zooals men nu van plan is, een kapt.-luit. ter zee met die betrekking te bekleeden.

De officieren en onderofficieren van het korps mariniers in die kazerne geplaatst, staan onder zijn rechtstreeksch bevel.

Voor een betere, meer grondige oefening van de mariniers, ware het gewenscht, de kleine schepen van hunne detachementen te ontdoen, ook omdat wij het nut niet inzien dat die kleine, versnipperde detachementen kunnen stichten. Ware het mogelijk uit een korps vrijwilligers altijd zooveel goede elementen af te zonderen, dat ze, op eigen beenen staande, werkelijk goede soldaten bleven, dan zou wel iets ten voordeele van die detachementen te zeggen zijn, maar wanneer men het aantal uitstekende mariniers eens optelde, dat de marine jaarlijks ten behoeve van hare opleidingen eischt, daarbij rekening houdende met het rooster van buitenlandsche plaatsingen, dan zal het iedereen blijken, dat de voorraad welhaast is uitgeput en men voor de kleine schepen niet altijd uitgezochte manschappen kan beschikbaar houden.

Er is niet veel toe noodig om een soldaat spoedig zijn soldaten-eigenschappen te doen verliezen, vooral wanneer de omstandigheden, zooals die op kleine schepen zich voordoen, er uit den aard der zaak veel toe bijdragen, om hem dat verliezen gemakkelijk te maken.

Immers de officieren bemerken aan zich zelf, dat na gedurende langen tijd aan boord gediend te hebben, het voor hen noodig wordt naar de kazerne terug te gaan.

Door nu de detachementen van schepen, waar geen officier der mariniers geplaatst is, af te nemen en die manschappen in de kazerne te plaatsen, heeft men meer waarborg, dat de aan boord gezonden mariniers geheel voor hunne taak berekend zijn, omdat ze niet, zooals nu het geval is, te kort in de kazerne verblijven en worden ook de officieren beter geoefend, omdat de troep grooter is en de gelegenheid om oefeninngen

in hooger verband te houden zich meer zal voordoen dan nu.

Zeer te betreuren is het om laatstgenoemde reden dan ook dat sedert 1883 niet meer is deelgenomen aan de veld-manoeuvres van het leger. De gelegenheid, die zich daartoe jaarlijks zou voordoen, wordt aan de officieren der mariniers voortdurend onthouden, hoewel de deelneming daaraan haar nut zou afwerpen ten bate van de marine in het algemeen en van het korps mariniers in het bijzonder.

Mocht zich echter het geval voordoen dat er niet genoeg matrozen blijken te zijn om de plaatsen, die door de mariniers opengelaten worden, in te nemen, dan zouden de detachementen op de groote schepen moeten worden vergroot en het daardoor beschikbaar komende aantal matrozen op de kleine schepen worden geplaatst.

Zoolang wij een koloniale mogendheid blijven, kunnen wij bij de marine in den velddienst bedreven personeel en voornamelijk kader niet missen, en moet niettegenstaande de artilleristische richting, waarin de mariniers meer en meer gedreven worden, de infanterie-opleiding een hoofdzaak blijven.

Met het woord velddienst worden hier niet alleen bedoeld de diensten beschreven in het voorschrift voor den velddienst, maar ook alle gevechtsoefeningen, die in verband met dit voorschrift moeten worden gehouden, wil een troep bruikbaar zijn in het gevecht.

Door op bovenomschreven wijze den werkkring van het officierskorps uit te breiden wordt zoowel het landsbelang als het belang van dit korps bevorderd, want wanneer door het toekennen van een meer actief aandeel in de verrichtingen der zeemacht het korps officieren der mariniers moet worden uitgebreid, dan bestaat ook de mogelijkheid om een meer gunstige verhouding in het leven te roepen tusschen de aantallen der in de verschillende rangen dienende officieren.

Door het plaatsen van kapiteins op de kruisers en groote pantserschepen zullen meer officieren der mariniers in de tropen vertoeven, zullen de pensioenen beter worden, en behoeft de tijd van pensionneering niet meer, zooals thans, met schrik te worden te gemoet gezien.

Want hoewel in dit geschrift de zaak meer uit een moreel oogpunt wordt beschouwd, mag het materieele toch onze aandacht niet ontgaan.

2°. De Artillerie-oefeningen.

In het artikel „Afdrukken van Indrukken" van den kapitein-luitenant ter zee H. Slot toont Z.H.E.G. aan waarom een officier der mariniers niet als batterij-commandant *mag* optreden, en inderdaad gelooven wij, dat de schrijver der op dat onderwerp betrekking hebbende opstellen de zaak van dat standpunt niet had beschouwd. Andere schrijvers, die hem trachtten te overtuigen van de *onmogelijkheid* om dien post mettertijd door officieren der mariniers te doen vervullen, kunnen zich echter

niet vleien met de hoop daarin zelfs maar ten deele geslaagd te zijn. Ook bleek uit verschillende gesprekken dat men hem niet begreep, dat men zich den officier der mariniers niet anders denken kon, dan zooals hij nu is, maar niet zooals hij hem na verloop van tijd had willen hebben, infanterist en artillerist, terwijl de zeeofficier dan zou zijn manoeuvreerder, artillerist en torpedist. Hierdoor zou verdeeling van arbeid hebben plaats gehad en ieders aandeel zou dan nog groot genoeg geweest zijn.

Wanneer echter, zooals de overste Slot aantoont, geen goed commandant denkbaar is of hij moet een grondige kennis bezitten van het praktisch gebruik van eigen aanvals- en verdedigingsmiddelen, dan ware het niet ondienstig, wanneer een gemiddelde termijn werd bepaald, waarin het mogelijk zou zijn zich die grondige praktische kennis eigen te maken. En deze termijn eenmaal vastgesteld, in verband gebracht met het aantal in dienst zijnde schepen, waarop men zich die kennis kan eigen maken en met de verhouding tusschen het aantal luitenants ter zee der 1e klasse en misschien ook met het oudste deel der luitenants 2e klasse tot die van de hoofdofficieren, die als commandant zullen moeten optreden, dan rijst bij ons de vraag of, op deze wijze met de artillerie-oefeningen doorgaande, de wensch van den schrijver wel ooit kan worden vervuld en of niet veeleer andere, meer speciale gelegenheid tot oefening rechtstreeks tot het te bereiken doel zal moeten voeren.

In korte woorden herhaald, komt het bovenstaande hierop neer, dat wij niet gelooven, dat met de tot nu toe gevolgde wijze van oefenen doorgaande, een voldoend aantal voor hunne taak berekende commandanten kan verkregen worden.

Deze beschouwingen echter vallen buiten de grenzen, die schrijver dezes zich had afgebakend en behooren niet thuis op het gebied, waarop hij zich wenscht te bewegen.

Aangenomen nu, dat het niet gewenscht is om den officier der mariniers tot batterij-commandant op te leiden, op de gronden door den overste aangevoerd, dan neemt dat niet weg, dat van de artillerie-kennis, die den adelborst voor de mariniers op het Instituut in dezelfde mate als aan dien voor den zeedienst wordt meegedeeld, meer partij behoort getrokken te worden, omdat anders de zeer vele uren, daar aan het beoefenen van die wetenschap besteed, renteloos blijven liggen.

Wil men echter later van de artillerie-kennis van den officier der mariniers partij trekken, dan moet hem ook de gelegenheid geboden worden om zich, niet te lang nadat hij het Instituut verlaten heeft, praktisch verder te bekwamen en het is dan ook voornamelijk met het oog hierop, dat wij den jongen luitenant op den kruiser of op het groote pantserschip plaatsten.

Daarom is het toe te juichen, dat Z. Exc. de Minister van Marine in de memorie van antwoord op de marinebegrooting voor 1899 toezegging heeft gedaan om, als het korps compleet is, officieren der mariniers op de „Bellona" te detacheeren;

daarom zal het zijn nut afwerpen wanneer op de „Wilhelmina" en de „Kortenaer's" luitenants geplaatst zijn, die ook hun deel van de batterij commandeeren, opdat zij later als kapiteins op de groote schepen den officier der artillerie in het gevecht kunnen bijstaan, door het vervangen van buiten gevecht gestelde officieren in de batterij, of wel men kan in de alarmrol een gedeelte van het geschut onder zijn commando stellen, wanneer hij jonger is dan de batterij-commandant.

Door op bovenomschreven wijze den officieren der mariniers een meer actief aandeel in de marine te geven, trekt het gouvernement meer partij van de nu braak liggende goede krachten, die het korps zou kunnen leveren en worden dientengevolge het landsbelang en de belangen van het officierskorps bevorderd.

Het is echter niet gemakkelijk een schema van het dan benoodigde aantal officieren op eenigszins vasten grondslag samen te stellen, zoodanig dat een gunstige verhouding ontstaat tusschen de cijfers, aangevende het aantal in de verschillende rangen aanwezige officieren. Het blijft een schermen in de lucht, zoolang niet met zekerheid kan worden bepaald hoeveel officieren de kazernes hier en in Indië zullen vergen.

Gaan we die verhouding na bij het korps zeeofficieren en nemen we de vlag- en hoofdofficieren, benevens de luitenants ter zee der 2e klasse en de adelborsten 1e klasse samen, dan zien we dat die verhouding ongeveer is als:

6 vlagofficieren . . }
25 kapiteins t/zee . . } = 66 = 1.
35 kapt.-luit. t/zee . . }
120 luit. t/zee 1e kl. . = 120 = 2.
225 „ „ 2e kl. . }
± 80 adelborsten 1e kl. . } = 305 = 5.

terwijl nu bij de mariniers de verhouding tusschen hoofdofficieren, kapiteins en luitenants is als 1 : 3 : 8.

Het volgende schema zou misschien tot richtsnoer kunnen strekken :

PLAATSINGEN.	Kolonel.	Luitenant-Kolonel.	Kapitein.	Luitenant.	
Aan den wal.					
Commandement	1		1		
Afd. Amsterdam		1	3	3	a
„ Rotterdam		1	2	3	a
„ Willemsoord . . .		1	3	3	a
Luitenant-adjudant . . .				3	a
Transporteere .	1	3	9	12	

Plaatsingen.	Kolonel	Luite-nant-Kolonel.	Kapitein.	Luite-nant.	
Aan boord of ten behoeve der marine.					
Per transport . .	1	3	9	12	
Marine-kazerne		1	2		*b*
Kon. Inst. v. d. Marine .			1	1	*c*
Off. v. wap. Amsterdam .				1	
Adm. v. Wassenaer. . .			1	1	*d*
Buffel.				1	
Groote schepen			8	8	*e*
Wilhelmina en Kortenaer's				4	
Wachtschip te H.sluis. .			1	1	
Wachtschepen O.-Indië. .			1	2	*f*
Totaal . . .	1	4	23	31	
	5				
Verhouding . . .	1		$4^1/_2$	6	

Toelichtingen.

a. Elke comp. één luitenant, de instr.-comp. twee.

b. Een der kapiteins voor de „Neptunus"; geen luitenants, dan wanneer ze overblijven van de niet in dienst zijnde schepen, waarbij dan nog de „Bellona" gerekend moet worden.

c. De kapitein hoofd van onderwijs en leeraar, de luitenant leeraar en belast met de praktische infanterie oefeningen.

d. De kapitein belast met het algemeen toezicht op infanterie-oefeningen en de gymnastiek aan de kweekschool, de „Wassenaer" en de „Buffel", waardoor een éénhoofdige leiding zou kunnen ontstaan, die nu zeer veel te wenschen overlaat.

e. Mochten geen 8 schepen in dienst zijn, dan gaan de overblijvende kapiteins naar de marine-kazerne voor commissiën, krijgsraden, detacheeringen (bijv. bij sommige takken van dienst bij het leger of bij de veldmanoeuvres) enz.

f. De kapitein, oudst aanwezend officier der mariniers, zou ook geplaatst kunnen worden aan het Departement van Marine te Batavia.

Wel is dan de verhouding tusschen het aantal hoofdofficieren en kapiteins ongunstiger geworden, maar dat zou kunnen worden verholpen door de „Neptunus", de „Wassenaer" en de „Buffel" door hoofdofficieren der mariniers te doen commandeeren. Goed beschouwd kan daar ook niets tegen zijn, omdat voor die commandementen niet de minste nautische kennis wordt vereischt en er alleen zeer elementaire matrozenvakken onderwezen worden, waarvoor nog het noodige aantal luitenants ter zee aan boord dier schepen geplaatst is. In dat geval zou de kapitein op de „Wassenaer" vervallen en werd dus de verhouding als 8 : 22 : 31 of als 1 : 3 : 4, dus die der zeeofficieren meer gelijk.

Volgens het schema is alleen de verhouding tusschen het aantal kapiteins en luitenants verbeterd, die tusschen de hoofdofficieren en de kapiteins slechter geworden, maar er staat tegenover, dat, aannemende, dat er voortaan zes groote schepen in Indië zullen zijn, er gemiddeld 7 kapiteins, d. i.

ongeveer $^1/_3$ van de sterkte, in de tropen zullen vertoeven en dus het verloop waarschijnlijk grooter zal worden.

De vooruitzichten zijn dan nog wel niet schitterend; maar zij zullen toch zijn verbeterd en er zal meer beweging en ook meer afwisseling in het geheel zijn gebracht.

V.

Wanneer het gouvernement, om welke redenen dan ook, niet tot afdoende verbeteringen kan overgaan, die het landsbelang en het belang van het officierskorps vorderen, dan wordt aan die officieren onthouden wat hun rechtmatig toekomt en moet het als een niet oordeelkundige daad beschouwd worden een korps te willen in stand houden, waarbij voor elk lid na een zekeren tijd daarbij gediend te hebben, de grootste teleurstellingen zijn weggelegd; waarbij een ieder, die eens met lust, ijver en toewijding bezield was, gevaar loopt in moreele waarde achteruit te gaan.

Uit een zedelijk oogpunt beschouwd kan zulk een toestand niet blijven voortbestaan en moet dus òf tot afdoende en blijvende verbeteringen worden overgegaan, òf het korps officieren der mariniers zou als afzonderlijk korps niet moeten blijven bestaan, maar moeten opgaan in een grooter lichaam, want het instandhouden van een afzonderlijk korps, welks leden langzamerhand zoover achter geraakt zijn bij hen, met wie zij eertijds gelijk waren, is op geen gronden te verdedigen.

Ten slotte zouden we wederom de vraag kunnen stellen of nu nog niet de tijd gekomen is, dat het West-Indische leger door de mariniers kan worden vervangen, of dat zou kunnen worden besloten tot het detacheeren van officieren der mariniers in de West, omdat het het Departement van Koloniën toch onverschillig moet zijn of het de officieren leent van Oorlog of van Marine, terwijl de belangen van het korps mariniers daardoor zouden worden gebaat.

Misschien echter is nog steeds de legende van kracht, dat de mariniers daar niet op hunne plaats zouden zijn, in welk geval we niet dankbaar genoeg kunnen zijn voor de goede zorgen ten opzichte van ons aan den dag gelegd; maar wanneer die legende niet meer doorwerkt en men tot de vervanging van het West-Indische leger kon overgaan, dan zou in verband met de in dit opstel geschetste uitbreiding van werkkring een betere, misschien zelfs een goede toekomst voor het korps mariniers kunnen aanbreken.

Hoewel de steller van dit artikel ten volle overtuigd is zelf nooit een beteren toestand te zullen zien worden, de telkens terugkeerende strijd en het geringe daarmede behaalde succes in aanmerking genomen, meent hij toch ook het zijne te moeten bijdragen in de hoop daardoor mettertijd iets ter verbetering te kunnen aanbrengen in de vooruitzichten van hen, die zonder

afdoende maatregelen een even duistere toekomst tegemoet gaan als zoovelen voor hen en waaronder er, niettegenstaande de groote teleurstellingen die zij ondervonden, nog velen zijn, die het zich tot een eer rekenen te behooren tot het korps mariniers.

EEN OFFICIER DER MARINIERS.

HET GEVAAR, DAT AAN DEN STAART DER LINIE DREIGT WANNEER DE VIJAND OVER GROOTERE VLOOTSNELHEID BESCHIKT.

In den hedendaagschen zeestrijd moet men meer rekening houden met de snelheidsverschillen der vloten dan met hunne absolute snelheden.

In de 8ste aflevering, 13e jaargang (1898—'99) van dit blad, werd door schrijver gesproken van dubbelen of omsingelen van een gedeelte eener doorgebroken vijandelijke linie — en verder in het algemeen dat aan den staart eener linie het meeste gevaar dreigt.



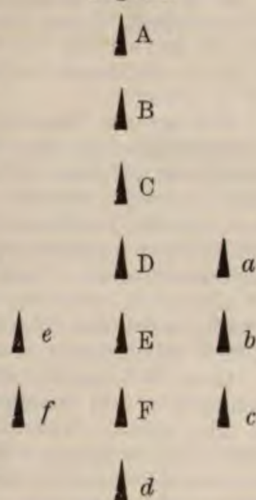
Dat de staart van een opgesloten linie door een sneller loopenden tegenstander ook gedubbeld kan worden, ligt voor de hand. Om een dergelijke manoeuvre te volvoeren stellen wij ons voor, dat het sneller loopende eskader $a-f$ zoodanig manoeuvreert, dat het eindelijk het langzamer loopende eskader A—F onder een scherpen hoek achter omloopt — zoo mogelijk dezen hoek zoodanig kiezende, dat van zijne geheele linie, als deze binnen geschutstrijdsafstand is geko-

men, zooveel mogelijk de vuurmonden van eene zijde alle in gevecht gebracht kunnen worden, en waarvoor het wenschelijk is, dat de schepen in de linie *a*—*f* zooveel mogelijk zijn opgesloten.

Wanneer *a* vermeent op den bepaalden afstand der linie A—F te zijn, wordt koers veranderd — met de linie A—F mede gelegd — opgestoomd tot dwars van D en verder vaart op D geregeld.

De schepen *b* en *c* volgen *a* en nemen positie dwars van E en F, terwijl *d* zich plaatst in het kielwater van F. Als *e* en *f* zekerheid hebben dat de manoeuvre zal gelukken, laten zij hunne machines de meest mogelijke kracht ontwikkelen, om zich zoo snel mogelijk dwars van E en F te plaatsen aan de tegenovergestelde zijde waar *b* en *c* geposteerd zijn. Na afloop der manoeuvre zijn de eskaders dan in de positie van fig. II.

Fig. II.



De linie A—F verkeert dus in zeer slechte positie. De schepen E en F zijn opgesloten — zij kunnen niet vooruit ontkomen, omdat zij langzamer loopen dan hunne tegenstanders, ook dwarsuit zoowel naar S.B. als naar B.B. kunnen zij niet vrij manoeuvreeren, F wordt bovendien door den ram van *d* ernstig bedreigd. D heeft nog vrij manoeuvreerveld naar B.B., maar zoo hij wil uitdraaien wordt hij door den ram van *e* ernstig bedreigd.

C heeft vrij manoeuvreerveld naar B.B. en naar S.B., toch blijft uitdraaien met het oog op de nabijheid van de snellere *a* en *e* nog altijd gevaarlijk. B en A verkeeren in denzelfden toestand als C, doch naarmate de schepen het hoofd der linie naderen wordt de manoeuvre uitvoerbaarder en veiliger. Toch moeten de schepen A, B en C zoo spoedig mogelijk aanzetten wat zij kunnen en naar den staart der linie stoomen om *d*, welke het meest dreigend is geplaatst, aan te tasten, te verjagen of te vernietigen; een manoeuvre, die als de linie A—F haar oorspronkelijke vaart (d. i. practisch volle kracht) blijft doorloopen, goed uitgevoerd moet worden om niet ver achter den staart der linie te komen — te ver achter komende kan men geen afstand verkorten omdat men niet harder loopt — zij zijn dus als het ware in den toestand van zeilschepen die onder lij gekomen zijn.

Wil men de manoeuvre der schepen aan het hoofd dus van A, B en C mogelijk en zeker maken, dan moeten de schepen D, E en F vaart minderen en hoe meer vaart zij minderen, zooveel te sneller zullen A, B en C, *d*, *c* en *f* kunnen aantasten om hen te dwingen, hunne positiën te verlaten.

Het vaart minderen der schepen F, E en D maakt echter het gevaar voor F om door *d* snel geramd te worden veel grooter — en wel te grooter als F geen lanceerinrichting heeft — of als de heklanceerinrichting niet gebakst kan worden. Heeft F een heklanceerinrichting, dan kan hij zijn torpedo's op veel grooter afstand lanceeren dan *d*, omdat, de tijd der baan dezelfde blijvende, de snelheid in de baan als het ware met de snelheid van *d* vergroot is, terwijl *d* daarentegen op veel korter afstand kan lanceeren, omdat de snelheid der torpedo met de snelheid van F verminderd moet worden.

De boeg- en hektorpedo's zijn op de tegenwoordige schepen echter weinig of niet beschermd — en zoo ligt in deze manoeuvre ook een aanwijzing om de boeglanceerinrichting onder den ram en de heklanceerinrichting zoo mogelijk onder het pantserdek aan te brengen.

Het gevaar waarin F verkeert, dwingt hem echter tot vaartvermindering om de boegtorpedo en ram van *d* zoo lang mogelijk te ontgaan. F zal echter te eeniger tijd dwars van E komen en wel te spoediger naarmate de afstand tusschen E en F kleiner en het vaartverschil tusschen die bodems grooter wordt.

Te veel opgesloten is dus voor de minder snelloopende linie een nadeel. Verlenging der linie A—F door vergrooting der afstanden tusschen de schepen onderling is echter weder nadeelig voor den voorafgaanden geschutstrijd, omdat daardoor de hoek *glh* grooter wordt. (Zie fig. 1).

Over het algemeen zal vaartminderen als men eenmaal omsingeld — en dus in het nauw gebracht is — zeer gevaarlijk zijn, omdat, wanneer het niet goed en gelijktijdig wordt uitgevoerd, de schepen F, E en D zeer veel kans hebben uit de linie te geraken, dwars van elkander te komen en elkanders vuur te onderscheppen.

Toch is het een hoofdvereischte dat de schepen A, B en C snel en zeker te hulp kunnen komen en dat verwarring aan den staart der linie zooveel mogelijk wordt voorkomen — wat alleen denkbaar is als de geheele linie A—F reeds belangrijk vaart mindert, zoo spoedig men inziet dat de linie *e—f* belangrijk meer vaart loopt.

Aan het bijtijds vaartverminderen is echter het nadeel verbonden, dat de linie *e—f* hare manoeuvre veel sneller kan uitvoeren — maar in het nadeel is en blijft men zoodra men de wetenschap heeft, dat men belangrijk minder vaart loopt — het is dus enkel de vraag het nadeel zoo gering mogelijk te doen zijn — wat beheerscht wordt door het sneller tot ontzet kunnen opkomen der niet-omsingelde, van de omsingelde schepen.

Het zal wel geen betoog behoeven, dat, hoe grooter het vaartverschil tusschen de liniën A—F en *a—f* is, hoe grooter de nadeelen voor A—F zullen zijn, omdat de hier in het kort beschreven manoeuvre der linie *e—f* bij groot vaartverschil, door snelle uitvoering, hoe langer hoe zekerder wordt — zoodat men bij overigens gelijke schepen bij groote vaartverschillen

vrijwel kan aannemen, dat de schepen A--F tot nederlaag, d. w. z. vernietiging gedoemd zullen worden.

Opgemerkt zal zijn, dat wij bij een even aantal schepen = S, van de sneller loopende linie *e—f*, $^1/_2$ S der schepen naar S.B. van de linie A—F lieten opdraaien en ($^1/_2$ S—1) naar B.B. (Zie fig. II).

Dat wij dus 1 schip naar S.B. meer lieten opdraaien, grondt zich op het denkbeeld, dat het hoofd der linie, het eerst in het „gevecht van nabij" komende, ook het eerst de meeste kansen heeft dat een der schepen van het hoofd reeds voor de volbrenging der manoeuvre buiten gevecht kan worden gesteld — gebeurt dit dan kunnen de achterste schepen echter nog behoorlijk omsingeld worden.

Toetsen wij thans deze manoeuvre aan het streven der vroegere zeilvloten, dan zien wij ook hier weer zooals reeds in bovengenoemd nummer van dit tijdschrift werd opgemerkt, dat de stoomvloot, die meer vaart loopt, in hetzelfde geval verkeert als de zeilvloot die loef had — d. w. z. *dat hij die loef had, aanviel en de wijze van aanval bepaalde, terwijl de vloot onder lij afwachtte en moest trachten de nadeelen van den aanval zooveel mogelijk te voorkomen.*

De zeilvloot onder lij, die den strijd niet meer kon of wilde ontloopen, schijnt in den regel niet onder volle zeilen gelegen te hebben — waarschijnlijk om dezelfde redenen die thans de minder snelloopende stoomvloot zullen *dwingen* niet volle kracht te loopen.

Dat men in een zeilvloot niet gaarne onder volle zeilen streed, zal bovendien wel zijn oorzaak gevonden hebben in het feit, dat men voor alles zorgde, goed in linie opgesloten te blijven — en daar tuig en zeilen, d. i. de beweegkracht der vloot, veel aan beschadiging blootstonden, zoo zouden onder volle zeilen strijdende, in het geval een der schepen belangrijke schade aan tuig en zeilen kreeg, alle schepen der linie genoodzaakt worden zeil te minderen, terwijl onder klein zeil, voldoende om te manoeuvreeren, vechtende, een schip bij vernieling van een gedeelte der gevoerde zeilen altijd nog veel kans had voldoende zeilen tot zetten beschikbaar te hebben, om de vernielde te vervangen, om de bepaalde vaart te kunnen blijven behouden, op post te blijven — en manoeuvreeren met zeilen dus slechts tot den beschadigden bodem beperkt bleef.

In het beschadigen van tuig en zeilen zal, behalve in het geschokte moreel na den strijd, ook wel een der oorzaken zijn te vinden, die den verslagen vijand nog de kans aanboden zich van het slagveld te verwijderen om overgave of vernietiging te kunnen ontgaan.

In een hedendaagschen zeestrijd zullen de kansen voor den verslagen vijand, wanneer hij niet over de meeste snelheid beschikt, zeer gering zijn, omdat de beweegkracht der hedendaag-

sche schepen beter beschermd is en de overwinnaar over meer snelheid beschikkende, zijn voordeel tot het uiterste zal vervolgen.

Dat men ook in de dagen der zeilvloten veel gevoel had, het ontloopen van den verslagen tegenstander zoo mogelijk te voorkomen, is ook voor een deel terug te vinden in de meening van vele zeelieden dier dagen, dat men het tuig van zijn tegenstander moest neerschieten.

Was in de dagen der zeilvloten het voordeel van aanval afwisselende, — in den hedendaagschen zeestrijd zal dat voordeel beslist altijd behooren aan de scheepsmacht, die over de grootste vlootsnelheid beschikt.

Heden ten dage afstand doen van de snelheid, komt overeen met het in vroegere dagen afstand doen van de loef — de loef, waarvoor onze voorvaderen zooveel gevoel hadden — de loef, die hen in staat stelde, met zwakkere krachten, sterkere krachten aan te tasten.

Was het al of niet loef hebben in vroegere dagen afhankelijk van het toeval, de bezeildheid der schepen en last not least, de bekwaamheid der zeelieden — het over meer of minder snelheid beschikken is heden ten dage afhankelijk van de proeftochtsnelheid en de bekwaamheid van het machinekamerpersoneel — aan het toeval mogen wij thans geen kans meer overlaten.

H. Slot.

WHITEHEAD's NIEUWE ONDERWATER-LANCEERINRICHTING VOOR DE BREEDE ZIJ.

Toen Captain Wilson van de Eng. marine en daarna Armstrong hunne lanceerinrichtingen voor de breede zij ontwierpen, moesten er voornamelijk twee bezwaren overwonnen worden en wel het beschadigen der torpedo tijdens 't lanceeren en het opheffen van het steeds voorkomende verschil in afvaartshoek. Van deze twee was het eerste 't lastigste te overwinnen, want terwijl men overigens niet dan goeds van beide systemen hoorde, bleef men steeds klagen over 't groot aantal beschadigingen, die vooral bij die van Elswick voorkwamen. Volgens nieuwere berichten zoude ook dit bezwaar grootendeels overwonnen zijn, zoowel door verbeteringen die gaandeweg aan de inrichtingen zijn aangebracht, als door 't versterken van de torpedo's zelve.

Door de invoering van den koersregelaar van Obry, is het

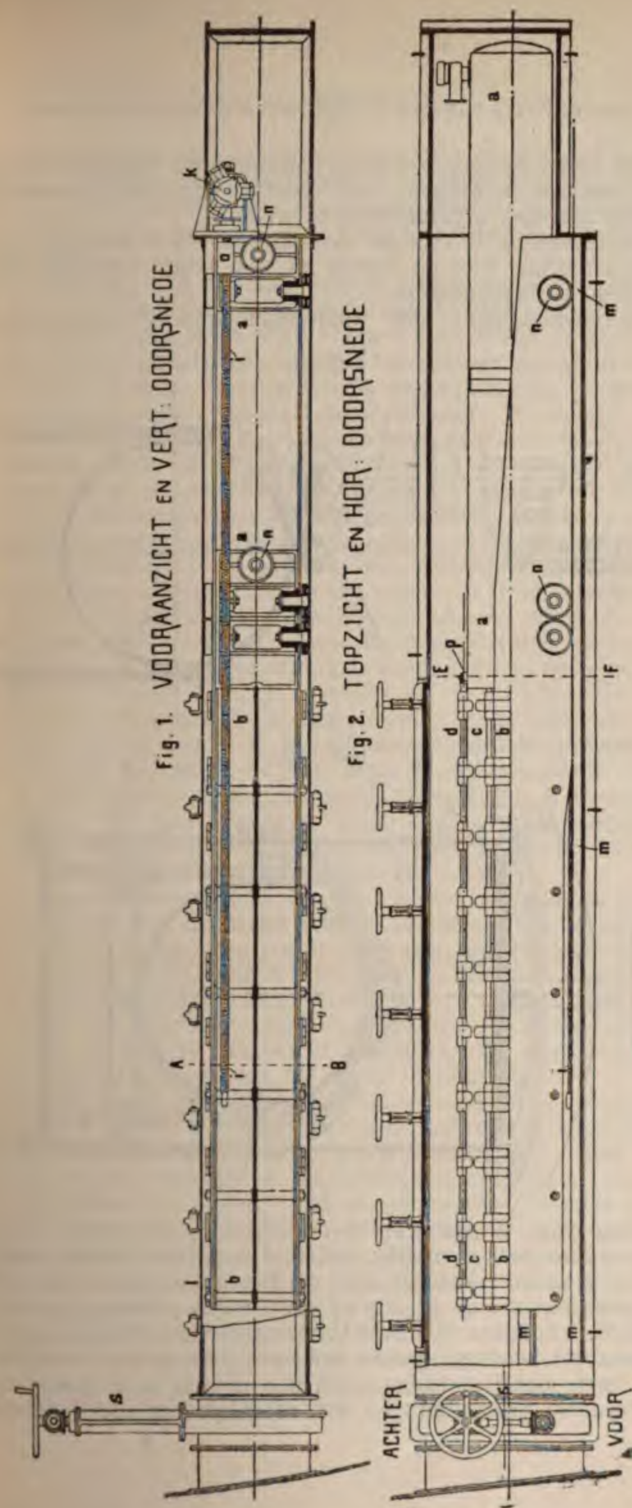


Fig. 1. VOORAANZICHT EN VERT: DOORSNEDE

Fig. 2. TOPZICHT EN HOR: DOORSNEDE

opheffen dezer bezwaren echter aanmerkelijk vereenvoudigd en is het, om zoo te zeggen, niet meer noodig, noemenswaardige aandacht aan den afvaartshoek te wijden.

Tegenwoordig is dus de voornaamste eisch voor een goede lanceerinrichting voor de breede zij, een *goede* werking, zonder de torpedo te beschadigen.

Nu voldoet, naar alle waarschijnlijkheid, bovengenoemde

Fig. 3.

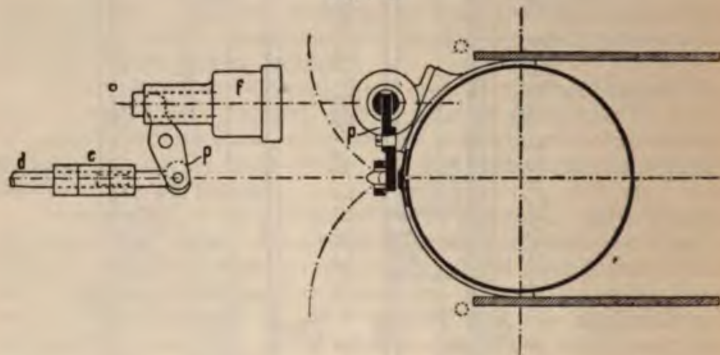
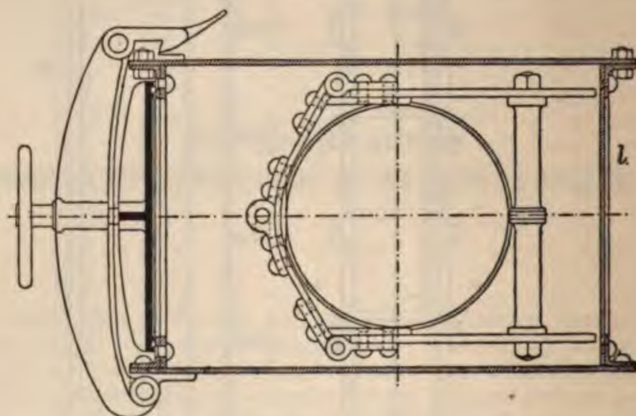


Fig. 4.



inrichting van WHITEHEAD ten volle aan deze beide eischen. Het is echter buiten twijfel, dat dit resultaat zonder koersregelaar niet zoude verkregen zijn. Op den invloed van dezen toestel op 't lanceeren uit de breede zij werd reeds gewezen in: Mitth. 1898 Heft. 1 „Ueber Breitseit-Unterwasser-Lancierapparate."

Alhoewel bovengenoemde lanceerinrichting tot dusverre nog slechts met modellen is beproefd, zoo mogen de gunstige resultaten bij deze proefnemingen en, mogelijk nog meer, de naam

van haar vervaardiger voldoende aanbeveling zijn, om belangstelling bij velen voor deze nieuwe lanceerinrichting op te wekken. We maken derhalve gaarne van 't aanbod van de firma WHITEHEAD gebruik, om deze inrichting hier in 't kort te beschrijven.

Ze bestaat in hoofdzaak uit een lanceerbuis *a* met een aan haar vooreinde bevestigd, in doorsnede ⊐ - vormig schild *b*, waarvan de open zijde naar voren wijst, terwijl de halfronde achterkant door een lange, liggende vleugeldeur gevormd wordt. Deze deuren hebben de volle lengte van het schild en draaien, de eene naar boven, de andere naar beneden, terwijl zij op de plaats waar zij tegen elkaar aankomen, door een lange stang *d* verbonden zijn. Eene tandradverbinding op de naar binnen verlengde stang maakt hunne beweging (bij openen en sluiten) onder alle omstandigheden tot een gemeenschappelijke en gelijktijdige. Het openen der deuren geschiedt door een cylinder *f* (fig. 3), waarvan de kruk scharnierend verbonden is met vorengenoemde stang *d*. Bij gesloten deuren is de druk in den cylinder aan weerszijden gelijk, doch bij 't lanceeren wordt de druk aan de eene zijde opgeheven, waardoor deze stang zooveel als noodig is wordt teruggehaald en de deuren ontsloten zijn. (Zie fig. 3).

De hier beschreven buis met leischild is op rollen *n* in- en uitschuifbaar, in een zich geheel binnenboord bevindende waterdichte kast *l*, welke in het schip en in het boord vastzit. Als de lanceerbuis zoover mogelijk naar buiten is geschoven, bevindt zich het schild geheel buiten boord; is de lanceerbuis ingehaald, dan wordt de opening van deze kast aan de boordzijde afgesloten door een waterdichte schuif *s*.

De eenvoudigste manier om de torpedo in de lanceerbuis te brengen zoude zijn, als zulks aan het binnen-uiteinde geschiedde, doch hiervoor zoude eene ruimte van drie torpedo-lengte's noodig zijn. Het gebeurt daarom dwars op de richting van de waterdichte kast *l*, door de geopende deuren van 't leischild, en heeft deze kast daarvoor ook een deur (fig. 4). Is de torpedo dan door beide deuren in het schild geplaatst, dan moet zij alleen nog worden teruggeschoven tot in de lanceerbuis.

Het lanceeren zelf volgt uit het vorenstaande. Zoodra de torpedo in 't schild gelegd is en in de buis is teruggetrokken, worden alle deuren gesloten, de waterdichte schuif tegen boord geopend en de lanceerbuis met schild door middel van een daarvoor bestemden motor, tandrad en tandreep *i* naar buiten bewogen. Nu is de toestel klaar voor 't lanceeren en moet het buitenboord uitstekende schild met gesloten vleugeldeuren den druk van 't water kunnen weerstaan. Zoodra nu bij het lanceeren de torpedo zoover buitenboord is, dat haar achtereinde vrij van het boord is, opent een zich aan den staart bevindende inrichting een kraan achter aan den vroeger genoemden cylinder *f*, de druk aan de eene zijde wordt opgeheven, de kruk en daarmede de stang *d* verplaatsen zich naar binnen, de deuren van

't schild openen zich gelijktijdig onder den druk van 't water en de torpedo, waarvan de stopklep op 't zelfde oogenblik geopend wordt, is over haar volle lengte vrij van 't schild.

Zooals uit 't vorenstaande blijkt, ligt bij deze inrichting de torpedo gedurende het uitvoeren in betrekkelijk rustig water. Wel zal het water door de vaart van 't schip een aanzienlijken druk op de naar voren gerichte zijde van de torpedo uitoefenen, maar deze druk wordt voor een groot deel opgeheven door het water, dat om de torpedo heen tegen de deuren van 't schild stuit en aldaar dus een druk naar voren uitoefent. Het klinkt wel vreemd, dat deze krachten elkaar zouden opheffen, maar de uitvinders hebben zich op dit punt door middel van proeven zekerheid verschaft. Deze proeven werden genomen bij verschillende snelheden met een toestel op $^1/_5$ van de werkelijke grootte, aangebracht op het boord van een klein stoomscheepje en met 't model van een torpedo in het leischild. Zij wezen uit, dat de resultante van den naar achteren en naar voren werkenden druk zeer klein was en de torpedo, in deze positie om zoo te zeggen in evenwicht lag. Het is duidelijk, dat bij 't werkelijk lanceeren, de torpedo slechts gedurende een deel van een seconde zich in deze positie in 't schild zal bevinden.

De eerste in groote afmetingen vervaardigde lanceerinrichting is juist voor rekening van 't Italiaansche gouvernement gereed gekomen en zal aan boord van 't torpedotransportschip „Trinacria" beproefd worden.

Overgenomen uit de „Mitth. aus dem Geb. d. S.",
vol. XXVII N°. V.

DE ONDERZEESCHE TORPEDOBOOT.

Het vraagstuk der onderzeesche scheepvaart heeft den menschelijken geest reeds vele eeuwen beziggehouden, zonder tot een alleszins bevredigende oplossing te geraken.

Eerst de eeuw van stoom en electriciteit mocht het gelukken belangrijke vorderingen ook op dat gebied te maken, en, althans voor een groot deel, de moeilijkheden die zich daarbij voordeden te overwinnen.

Talrijk zijn de plannen van onderzeesche vaartuigen, die in den loop der tijden zijn ontworpen en met meer of minder succes tot uitvoering gekomen. Het waas van geheimzinnigheid dat het meerendeel bedekt en dientengevolge de onbekendheid van vele uitvinders met hetgeen reeds door anderen was tot stand gebracht, heeft echter een geleidelijke ontwikkeling van de onderzeesche scheepvaart steeds in den weg gestaan.

Eerst in latere jaren mocht daarin door meerdere publiciteit verbetering komen, en het zijn vooral de jongste 20 jaren die getuigen zijn van een grooten vooruitgang in genoemden tak van wetenschap, waardoor het onderzeesche vaartuig tot een mate van ontwikkeling is gebracht, die recht geeft te vermoeden dat de technische bezwaren, die zich thans nog voordoen, in de naaste toekomst geheel zullen verdwijnen.

Algemeen is dan ook de aandacht der verschillende zeemachten op het vraagstuk der onderzeesche navigatie gevestigd, en hoewel de vele ondervonden teleurstellingen soms tot ontmoediging leidden, wordt het niettemin telkenmale op nieuw met kracht aangevat.

Het zijn vooral de Vereenigde Staten van Amerika en Frankrijk geweest, die door het uitschrijven van een concours, eerstgenoemd land in 1886, laatstgenoemd rijk tien jaren later, een krachtigen stoot tot een gewenschte oplossing hebben bijgebracht, en thans zien wij zelfs in de Fransche Republiek de geestdrift zoover gestegen, dat een nationale inschrijving geopend en met succes ten einde is gebracht om de defensiemiddelen met een paar onderzeesche booten te verrijken.

Niet gering moet dan ook de kracht van dergelijke vaartuigen voor kustverdediging worden geschat, wanneer ze althans aan de gestelde verwachtingen beantwoorden, en hoe kan men in de toekomst aan dat laatste twijfelen, waar wij onder onze oogen hebben zien ontstaan de hedendaagsche torpedoboot en vooral de zoo vernuftig uitgedachte automobiele torpedo, waarvan een vorig geslacht zelfs de mogelijkheid zou hebben betwist?

Is de onderzeesche boot niet een combinatie van beide, en mag men dan niet met vertrouwen een welslagen ook hierin te gemoet zien?

Indien, naar men somtijds zegt, de steeds in kracht toenemende oorlogswerktuigen ons den wereldvrede moeten bezorgen, dan zal voorzeker de onderzeesche torpedoboot daar in overwegende mate toe bij kunnen dragen, en zijn het vooral de kleine mogendheden die in staat zullen worden gesteld met dit geduchte wapen hun zeegrens te beveiligen tegen de mogelijke aanslagen van overmachtige naburen.

Het hier te behandelen onderwerp verdient daarom ook ten volle de belangstelling van onze zeemacht.

Die belangstelling te onderhouden door een beknopt overzicht te geven van de geleidelijke ontwikkeling van het onderzeesche oorlogsvaartuig en het standpunt, waarop het zich thans bevindt, zij het doel dezer regelen, waartoe in hoofdzaak de noodige gegevens geput werden uit de ondervolgende werken en periodieken, die hier en daar in den tekst bovendien zullen worden aangehaald:

„Submarine boats" by C. W. Hovgaard, 1887.

„Les Guerres navales de demain", par le Commandant Z... et M. Montéchant, 1891.

„La Navigation sous marine”, par G. L. Pesce, 1897.
„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens”.
„Le Yacht”.
„La Marine Française”.
„Marineblad”.

Om tot een juist denkbeeld te geraken van hetgeen men van de onderzeesche torpedoboot verwachten mag, zij het al aanstonds vermeld, dat het begrip „onderzeesche scheepvaart” in zijn ruimste beteekenis daarbij niet van toepassing moet worden geacht. Zooals hier later zal worden aangetoond, hebben proefnemingen meer en meer doen zien, dat het oriënteeren onder de wateroppervlakte, althans op de gewone, den mensch ingeschapen wijze, niet mogelijk is, en in de practijk, waar het geldt op een bepaald en vooral een bewegelijk punt aan te sturen, men nu en dan aan de oppervlakte moet verschijnen, om zich van de goede richting te overtuigen.

Hoewel dus in dit opzicht nog veel te wenschen over blijft, stelle men voor het heden geen andere eischen aan een onderzeesch oorlogsvaartuig dan het vermogen om zich op een gewild oogenblik aan 's vijands vuur en gezicht te onttrekken, door zich, in stede van aan de oppervlakte, onder water een eind weegs voort te bewegen. Het rationeele denkbeeld, dat bij het ontwerpen van de jongste onderzeesche vaartuigen voor oorlogsdoeleinden voorzat, is dan ook geen ander dan dat van een torpedoboot met een groot defensief vermogen, bestaande in de eigenschap zich met een waterpantser te kunnen omringen, hetzij geheel of voor zooverre als mogelijk is om nog eenig uitzicht boven water te behouden. Dat dit, helaas, ten koste van de snelheid moet geschieden, is het groote bezwaar dat nog te overwinnen valt en velen aan het nut van de onderzeesche torpedoboot in haar tegenwoordig stadium doet twijfelen. Vermag men ook dit te boven te komen evenals de vele moeilijkheden die reeds overwonnen zijn, dan zal de gewone torpedoboot weldra voor de onderzeesche geheel moeten wijken en de zeeoorlog een nieuwe omwenteling te gemoet gaan.

Het vraagstuk van het oriëntatie-vermogen onder water, dat nog weinig ernstig is aangevat, zal dan ongetwijfeld meer op den voorgrond komen te staan, doch het valt te betwijfelen of, mocht men te eeniger tijd tot een goede oplossing er van geraken, zulks aan de zaak veel ten goede zoude komen. Juist in de onzichtbaarheid schuilt bij de onderzeesche boot haar groote kracht. Schept zij zich daarentegen zelf het vermogen haar vijand onder water te bespeuren even goed als aan de oppervlakte, dan verstrekt zij dezen tevens het middel ook haar nadering te bespieden en geeft hem wellicht het wapen in de hand haar met succes in het somber element te bestrijden en mogelijk te vernietigen.

Na deze inleidende regelen tot de zaak komende met dit

opstel beoogd, moge het navolgende dienstig zijn, waarin tot beter overzicht van het geheel de verschillende eischen aan het onderzeesche vaartuig gesteld, achtereenvolgens in hunne geleidelijke ontwikkeling tot op het hedendaagsch standpunt kortelings zullen worden nagegaan.

Alvorens zij slechts even aangestipt dat reeds in de grijze oudheid van duikertoestellen werd gewag gemaakt en omstreeks de 16e eeuw de eerste pogingen werden aangewend om met gesloten vaartuigen zich onder water voort te bewegen, totdat met een Nederlander CORNELIUS VAN DREBBEL in 1620 de rij geopend wordt van elkaar min of meer snel opvolgende uitvinders, die in onze dagen hun waardige navolgers vinden in een HOLLAND, NORDENFELT, GOUBET, GUSTAVE ZÉDÉ, HOVGAARD en zoovele anderen. [1])

1°. De stabiliteit onder water.

Het meest voor de hand liggende middel om een drijvend lichaam tot onderdompeling te brengen, bestaat in het toevoegen van ballast, ten einde het soortelijk gewicht der massa te vermeerderen, en, wil men een bepaalde diepte bereiken en behouden, dan moet dat soortelijk gewicht gelijk gemaakt worden aan dat van de waterlaag, waarin men wenscht dat het lichaam stationnair zal blijven.

Dit evenwicht tusschen het ondergedompelde lichaam en de omringende watermassa te onderhouden is wel het eerste en gewichtigste vraagpunt dat den beoefenaar der onderzeesche scheepvaart heeft beziggehouden en tot een goede oplossing werd gebracht.

Het geringste verschil toch in soortelijk gewicht moet het gewenschte evenwicht verbreken en belangrijke op- of neergaande verplaatsing te weeg brengen, die in het laatste geval een totalen ondergang kan na zich sleepen.

Het toe- en afvoegen van waterballast door middel van pompen uit de hand bewogen, is langen tijd als het eenige middel beschouwd om het evenwicht in ondergedompelden toestand te bewaren, tot men ten slotte het onpractische daarvan inzag en tot andere middelen zijn toevlucht nam. De „Plongeur", in 1863 volgens de plannen van den Franschen Admiraal BOURGOIS gebouwd, was een der latere onderzeesche vaartuigen waarin het bovengenoemde gebrekkige systeem nog in toepassing werd gebracht, en dan ook tot een volkomen mislukking aanleiding gaf. Men had bij het ontwerpen van deze boot gehoopt, door met een zeer gering overwicht de onderdompeling te bewerkstelligen, de daardoor ontstane neergaande beweging op elk gewild oogenblik te kunnen stuiten door een contra-beweging van de pompen en zoodoende de „Plongeur" binnen zekere grenzen op en neerschommelende, op een gewenschte diepte te kunnen houden. Ondanks alle aangewende pogingen kon men echter dit

1) Zie het werk van den heer PESCE, ook verschenen in »la Marine Française", 1896.

resultaat niet op duurzame wijze bereiken, en hetzij in rust of in de vaart, zonk het vaartuig doorgaans tot op den bodem (8 à 9 M.) toe, voor men de neergaande beweging in een opgaande kon veranderen. [1])

De met de hand beweegbare diepteregelaars, bestaande uit twee cylinders, één vóór en één achter den stuurtoren, waarin door een zuiger het buitenboordswater kon worden ingezogen of uitgeperst, werkten te langzaam, zoodat veelal de donkey of wel saamgeperste lucht, die voor beweegkracht in reservoirs werd medegevoerd, moest worden te hulp geroepen om het overtollige water uit te drijven. Het gevolg was dat de boot, na den bodem te hebben geraakt, als een bal weder opsprong en plotseling naar de oppervlakte steeg, waar dan een drijfvermogen van verscheidene kilogrammen werd geconstateerd. In de vaart gleed de „Plongeur" meestal over den grond, na eerst verscheidene sprongen te hebben gemaakt. Later paste men een uit de hand bewogen horizontale schroef toe, waarmede men echter slechts voor korten tijd de gewenschte diepte kon houden.

Aan Goubet heeft het eerst in 1895 mogen gelukken, langs automatischen weg en met toepassing van den Servo-motor ([2]), den watertoe- en afvoer zoodanig te regelen dat elke gewilde stand in de diepte kon worden ingenomen en behouden. De automatische werking geschiedde door middel van den manometer, die de diepte onder water aangeeft, waarvan de wijzerplaat zoodanig was ingericht dat de wijzer bij afwijkingen van de gewilde diepte electrisch contact kon maken en daarmede een stroom sluiten, die de pompen in beweging bracht. Om den horizontalen stand onveranderd te bewaren, werd op vernuftige wijze een slinger toegepast, waardoor bij de geringste helling van de lengte-as pompen in werking kwamen in het voor- en achtereind der boot gelegen.

Dat de hier omschreven automatische inrichting aan Goubet mocht gelukken, zal voor een deel ook zijn oorzaak vinden in den eigenaardig gedrongen vorm der boot, overeenkomende met dien van een ei, en de breede, horizontale zijvinnen, waardoor een groote weerstand in verticale richting verkregen wordt, zoodat het zelfs bij de proef met de „Goubet I" moeite kostte de boot onder de 5 M. diepte te doen duiken.

Daar groote snelheid echter met het systeem Goubet niet vereenigbaar is, beveelt deze boot zich minder aan voor offensieve oorlogshandelingen, dan wel voor onderzeesche exploratie.

Een andere methode om het soortelijk gewicht van een onderzeesch vaartuig te wijzigen en in overeenstemming te brengen met dat van de omringende watermassa werd toege-

1) Guerres navales de demain par le commdt. Z.... et M. Montéchant.

2) De Servo-motor, het eenige middel om een geleidelijken overgang bij wisselende beweegkracht te verkrijgen, en dien wij ook bij de automobiele torpedo zien toegepast, werd het eerst aangewend door Joseph Farcot in 1868 (zie Perce blz. 3).

past door Garrett in 1878, en nagevolgd door Campbell en Ash in 1886, en bestaat in het vergrooten of verkleinen van het volume. Laatstgenoemden plaatsten daartoe cylinders in de zijden der boot, die ter weerszijden, paarsgewijze, om geen helling te veroorzaken, konden worden in en uitgeschoven, en zoodoende het volume deden toe of afnemen, naar gelang van de diepte die men wenschte in te nemen.

Hoe men echter ook door wijziging in het soortelijk gewicht te brengen de ondergedompelde boot tracht in evenwicht te houden op de gewilde waterdiepte, een groot bezwaar blijft daarbij altijd dat men het opstijgend vermogen en daarmede de statische stabiliteit geheel doet verdwijnen. De geringste schok of wijziging in de gewichten kan dan ongewenschte en wellicht gevaarlijke hellingen teweeg brengen. Heeft daarentegen de onderdompeling plaats en wordt deze onderhouden door een neerdrukkende kracht met behoud van eenig drijfvermogen, dan is de statische stabiliteit voor alle hellingen gewaarborgd, en verkeert het vaartuig in den toestand van een slinger, waarvan het drukkingspunt, nu tevens metacentrum, het ophangpunt is, en het lager liggend zwaartepunt der boot het slingerpunt.

Dit principe heeft verschillende uitvinders aanleiding gegeven de onderdompeling op werktuigelijke wijze te doen plaats hebben, waartoe horizontale schroeven het beste middel scheuen.

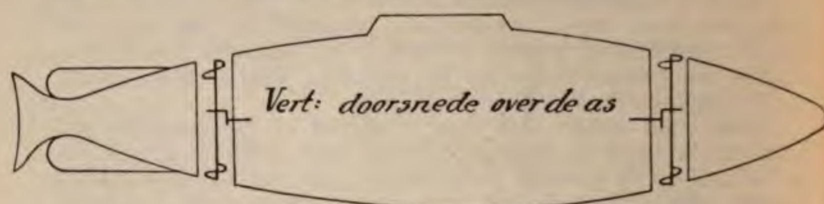
De Amerikaan Bushnell, die in 1773 een boot ontwierp, die in vele opzichten als de voorlooper van het moderne onderzeesche vaartuig kan gelden, bezigde reeds een horizontale schroef, die met de hand bewogen werd, als hulpmiddel om de onderdompeling te regelen.

Ook op de „Plongeur" van Bourgois werd, zooals wij reeds zagen, dit middel ten slotte, hoewel op gebrekkige wijze, aangewend.

De Zweedsche ingenieur Nordenfelt was in 1885 de eerste die horizontale schroeven, op automatische wijze door een electrischen motor bewogen, in toepassing bracht. Een hydrostatische zuiger, waarop het buitenboordswater drukte, gebalanceerd door een hefboom, naar gelang van de verlangde diepte bezwaard, regelde daarbij de beweging, zoodat naar mate van den druk door het water op den zuiger uitgeoefend, de horizontale schroeven, die ter weerszijden van de boot in uitbouwsels ter hoogte van het zwaartepunt waren aangebracht, langzaam of sneller draaiden, dan wel in tegengestelden zin werkten, wanneer de diepte overschreden werd. Voordat de schroeven in beweging gezet werden, werd de boot door waterballast zoover ondergedompeld dat een gering drijfvermogen overbleef, dat door de schroeven gemakkelijk te overwinnen was, en niettemin een groote mate van veiligheid bezorgde.

Een Engelschman Waddington, die in 1886 de boot „Porpoise" ontwierp, paste hetzelfde systeem toe, doch plaatste de

schroeven in verticale open kokers aan de einden der boot, als nevensgaande schets aangeeft:



Ook PÉRAL, een Spanjaard, ging in 1889 van hetzelfde denkbeeld uit, terwijl de Amerikaan BAKER in 1892 de horizontale schroeven ter weerszijden van zijn boot op de einden van een horizontale as, gaande door het zwaartepunt, aanbracht en door middel van een scharnierend raderwerk verstelbaar maakte, zoodat zij zoowel voor de onderdompeling als voor de voortstuwing dienst konden doen [1]). Groote snelheid kan men bij dit stelsel echter niet verwachten.

De Deensche zeeofficier HOVGAARD eindelijk, stelt bij zijn ontwerp van een onderzeesch vaartuig [2]) insgelijks een stel horizontale schroeven met automatischen regelaar voor op de wijze van de NORDENFELT-boot, doch werkende in twee verticale kokers ter weerszijden van het zwaartepunt, waardoor de kwetsbare uitbouwsels vermeden worden. Eenvoudiger, teekent hij daarbij aan, zoude het zijn één enkele horizontale schroef, werkende in het zwaartepunt, te bezigen, doch een nadeel daarvan is de meerdere wrijving van de zooveel langere schroefas, en de kostbare ruimte die daardoor wordt ingenomen.

Tot nu toe was alleen sprake van de stabiliteit onder water in een toestand van rust. Anders wordt de zaak wanneer de boot in voortgaande beweging is, en het vaartuig, behalve den invloed der op- en neergaande schommelingen, ook dien van de vaart ondervindt, en daarmede afwijkingen ondergaat uit de horizontale ligging.

Daar deze afwijkingen ten gevolge hebben dat de boot plotseling tot een groote diepte zinkt of wel naar de oppervlakte stijgt, en dat te meer naarmate de snelheid grooter is, is het van veel belang den horizontalen stand zooveel mogelijk in te houden. Bij de oudere typen van onderzeesche vaartuigen trachtte men dit te bewerken door het verplaatsen van den waterballast door middel van pompen, die uit de hand werden bewogen, hetgeen een hoogst gebrekkig middel bleek, en daarom de Gebr. COËSSIN te Hâvre in 1809 op de gedachte bracht als hulpmiddel een roeispaan bij wijze van horizontaal roer aan te wenden. MONTGÉRY

1) Zie een schets van deze boot o. a. in de »Mitth." 1892, blz. 503; zoo ook in het werk van PESCE.

2) Zie sub-marine boats bij C. W. HOVGAARD.

in 1823 verbeterde dit denkbeeld, en vond in de toepassing bij nagenoeg alle latere uitvinders navolging. Ook bij de reeds genoemde „Plongeur" van BOURGOIS werden horizontale roeren aangewend, die bij de proeven nog het beste middel bleken om een zekere diepte in de vaart te bewaren, hoewel zij uitsluitend met de hand bewogen werden.

Latere ontwerpers, z. a. WADDINGTON en HOVGAARD, regelden de werking der horizontale roeren op automatische wijze door toepassing van een slinger en Servo-motor.

NORDENFELT plaatste de horizontale roeren, in stede van aan het achtereinde der boot, waar zij de grootste uitwerking hebben, aan het vooreinde, uit vrees voor de ongewone hellingen die er onder sommige omstandigheden door kunnen ontstaan. Door die voor-roeren vrij te laten bewegen om een horizontale as en met een tegenwicht te compenseeren, zullen zij steeds den horizontalen stand blijven behouden en verkreeg NORDENFELT daarmede dat elke neiging tot hellen van de boot onderdrukt werd, hoewel ten nadeele van de snelheid. GOUBET verwerpt het horizontale roer geheel en regelt de afwijkingen uit den horizontalen stand uitsluitend door verplaatsing van den waterballast langs automatischen weg.

Een Russisch ingenieur DRZEWIECKI eindelijk paste in 1884, in stede van een horizontaal roer, een gewicht toe, dat onder in de boot van voor naar achter en omgekeerd verplaatsbaar was, welk stelsel echter, vroeger ook door den heer HOLLAND beproefd doch weder verlaten, weinig practisch is gebleken.

Werd bij de oudere typen van onderzeesche booten het horizontaal roer alleen gebruikt om afwijkingen uit de horizontale ligging te corrigeeren, terwijl de diepte op andere wijze geregeld werd, bij de nieuwere typen dient het horizontaal roer in de vaart tevens als diepteregelaar en laat men de boot er er mee onderduiken. Vooraf wordt deze alsdan door waterballast op een gewicht gebracht, waarbij nog een geringe mate van drijfvermogen behouden blijft. Deze methode, een navolging van hetgeen bij de automobiele torpedo geschiedt, waarborgt een geleidelijker overgang in de op- en neergaande schommelingen, dus een gestrekter baan en meerder snelheid.

Wat het duiken betreft bleek reeds met de genoemde „Porpoise" van WADDINGTON, welke boot behalve van de automatisch bewogen horizontale achterroeren, ook voorzien was van uit de hand beweegbare horizontale zijroeren, dat om onder te dompelen in de vaart, het gebruik dier roeren te verkiezen was boven de horizontale schroeven. [1])

Dat echter de vrees voor ongewone hellingen niet denkbeeldig is, bleek uit een der proeven met de „Gustave Zédé", waarbij deze boot een dusdanige helling aannam bij het onderduiken, dat de machine gevaar liep, door het doorslaan der schroef, terwijl de bemanning van de been raakte.

---

1) Mitth. '88 bl. 353.

In Frankrijk is men tot de aanwending van het horizontaal roer om, in gang zijnde, de boot te laten onderduiken en op diepte te houden niet overgegaan, dan na herhaalde proeven met de „Gymnote", een klein proefvaartuig van 30 ton, door den bekenden ingenieur van scheepsbouw GUSTAVE ZÉDÉ in 1886 ontworpen. Het horizontaal roer werd daarbij met de hand bediend. Met een maximum-vaart van 9 à 10 mijl en een drijfvermogen van enkele kilogrammen kreeg men zeer gunstige resultaten, en bewoog zich de „Gymnote" op 2.5 M. onder water met diepteafwijkingen van 20 cM. [1])

Een gevolg van deze proeven was de bouw van de „Siréne", van 266 ton, later in „Gustave Zédé" verdoopt, welk vaartuig nog steeds in beproeving is en gevolgd werd door de „Morse", van 146 ton, waaromtrent weinig is bekend geraakt.

De „Plunger" [2]) van 165 ton, welke als gevolg van het door de Ver. Staten van Amerika uitgeschreven concours voor die regeering werd gebouwd door de Holland Torpedo-Company te New-York, bezit een diepteregelaar op hetzelfde principe als die van de Whitehead torpedo berustende. Het onderduiken geschiedt eveneens met het horizontaal roer na inname van eenigen waterballast, waarbij de helling, waarmede de boot de gewilde diepte bereikt, ongeveer 10° bedraagt. Daar het horizontaal roer echter alleen vaartloopende kan dienst doen, werd later voor de onderdompeling bij stilliggende boot nog een paar horizontale schroeven, electrisch bewogen, aangebracht.

Een voorname factor voor een stabiele baan, en daarmede een juiste en veilige navigatie onder de wateroppervlakte, is in alle gevallen een goed in evenwicht gehouden boot, waarbij het zwaartepunt en drukkingspunt in denzelfden vertikaal vallen wanneer de boot horizontaal ligt. De aangewezen plaats voor den stuurtoren is alsdan met het midden recht boven deze beide punten. Volgens den heer HOLLAND zijn de meeste ongevallen te wijten aan verplaatsingen van het zwaartepunt, waardoor ongewenschte dalingen plaats hebben of de boot belet wordt op te stijgen.

Bij belangrijke veranderingen van de gewichten, die door de werking van het horizontaal roer niet voldoende kunnen worden gecompenseerd, z. a. beweging van opvarenden, vermindering van munitie of brandstof, moeten deze daarom op automatische wijze gecompenseerd kunnen worden door verplaatsing van den waterballast, waartoe de slinger de aangewezen regelaar schijnt.

2°. De beweegkracht.

In de eerste plannen van onderzeesche vaartuigen werd de beweegkracht door handenarbeid voortgebracht. Hoewel groote

1) »Le Yacht" '93 n°. 810.
»Mitth." '93 blz. 626.

2) »Mitth. '96 bl. 646. »Le Yacht" '96 n°. 952.

snelheid daarbij niet zoo op den voorgrond stond als thans, was men niettemin ook in die richting op verbetering bedacht.

In plaats van riemen, paste BUSHNELL in 1773, en na hem FULTON, omstreeks 1800, een uit de hand bewogen schroef toe, terwijl MONTGÉRY in 1823 voorstelde een door zekeren MARTENOT uitgevonden toestel, waarmede de beweging van een vischstaart werd nagebootst, overeenkomende met hetgeen wij „wrikken" zouden noemen.

In lateren tijd, toen de wetenschap snellere vorderingen maakte, kwam ook op de onderzeesche vaartuigen een meer moderne beweegwijze in toepassing. De vaart onder water levert echter in dit opzicht eigenaardige bezwaren op. Het stoken met gewone brandstof is daarbij uit den aard der zaak niet mogelijk, zoodat, wilde men stoom toepassen, en dit is wel de meest vertrouwbare beweegkracht, de noodige warmte op andere wijze zou moeten verkregen worden. Pogingen daartoe langs chemischen weg stuitten echter op te groote kosten af. NORDENFELT, die een compound-stoommachine van 100 P.K. met oppervlak-condensatie in zijn eerste boot plaatste, gebruikte voor de vaart onder water den stoom uit oververhit water verkregen. Het water in den stoomketel en een paar daarmede in verbinding staande reservoirs werd daartoe vóór het onderdompelen op een temperatuur gebracht, overeenkomende met 150 pd. druk, waarmede men gedurende 16 uur een 3-mijls vaart kon behouden, en daarna nog 20 pd. druk overhield. Aan de oppervlakte stoomende, was de voorraad brandstof voldoende om 150 mijl af te leggen met een theoretische vaart van 9 knoopen, die echter nimmer schijnt te zijn bereikt. Navolging heeft deze methode niet gevonden, althans van de vier Nordenfelt-booten, die successievelijk werden gebouwd, en waarvan één door Griekenland, twee door Turkije zijn aangekocht, kon de 4e, hoewel aanmerkelijk verbeterd, geen kooper vinden en is ten slotte gesloopt moeten worden.

Een beweegkracht voor onderzeesche vaartuigen, die meer toepassing heeft gevonden en bij de nieuwere typen bij voorkeur voor de vaart onder de oppervlakte wordt aangewend, is die uit electrische accumulatoren verkregen, terwijl men in sommige vroegere typen samengeperste lucht heeft aangewend, o.a. in de „Plongeur" van BOURGOIS.

HOVGAARD komt in een vergelijking tusschen de verschillende hier opgenoemde krachtbronnen tot het besluit dat electrische accumulatoren het verkieselijkst zijn, ondanks de nadeelen die er aan kleven van krachtverlies door lekkage, groote kosten van aanschaffing en spoedige slijtage. Samengeperste lucht is verwerpelijk wegens de ruimte die ze vereischt, het gewicht en de groote kosten om ze te verkrijgen in verhouding tot het nuttig effect, terwijl oververhit water het groote nadeel heeft spoedig af te koelen, hetgeen vooral overwegend is als men de boot eenigen tijd onder water wil laten vertoeven om een gunstige gelegenheid tot aanval af te wachten.

Vooral in lateren tijd heeft men in de electrische accumulatoren aanmerkelijke verbeteringen gebracht, en streeft men er naar het vermogen te vermeerderen met zoo gering mogelijke gewichtsverzwaring. Een gevaar waarvoor men te waken heeft, is het ontstaan van voor inademing schadelijke gassen bij de ontlading; zoo bleek o.a. bij een der proeven met de „Gustave Zédé" dat de bemanning van keelaandoeningen te lijden had door zwavelzure dampen, die zich tijdens de vaart ontwikkelden. [1])

Wat de middelen van voortbeweging betreft, onderscheidt men in het algemeen de onderzeesche booten in twee klassen, n.l. dezulke wier werkingskring gebonden is aan vaste stations, waar het alleen mogelijk is zich van de noodige beweegkracht te voorzien; en zij, wier middelen van voortstuwing onafhankelijk zijn van bepaalde plaatsen en waarbij dus een ageeren op grootere afstanden mogelijk is. Zijn eerstbedoelde booten meer uitsluitend voor locale verdediging van havens of zeegaten geschikt, de laatste, ook wel „autonome" genoemd, kunnen langs de kust optreden en kleine kruistochten ondernemen. Om bij de meer moderne onderzeesche vaartuigen te blijven, behooren de Fransche booten „Gustave Zédé" en „Morse" tot eerstgenoemde klasse. Zij ontleenen hun beweegkracht, zoowel voor boven- als onderwater-navigatie, uitsluitend aan electrische accumulatoren en kunnen daarmede, althans eerstgenoemde, gedurende 6u een vaart van 9 à 10 mijl of wel gedurende 2 uren een 15-mijls vaart ontwikkelen. Het nadeel van dit systeem ligt daarin, dat men voor het vullen der accumulatoren een dynamo noodig heeft, die, hetzij aan wal, hetzij op een schip is opgesteld, vanwaar de boot zich niet te ver verwijderen mag, wil zij niet aan het gevaar bloot staan op een gegeven oogenblik totaal vleugellam te zijn. Een niet te miskennen voordeel is echter de mogelijkheid met snelheid onder te kunnen duiken als gevaar voor ontdekking dreigt, terwijl men bovendien het lastige aan- en afkoppelen der schroefas ontgaat, en wat niet van het minste belang is, een grooter vermogen aan den motor kan geven, dan bij aanwending van afzonderlijke machines voor de vaart aan de oppervlakte en daarbeneden.

Bij de laatste voor rekening van het Fransche gouvernement gebouwde boot de „Narval", ten vorigen jare op stapel gezet volgens de prijsbekroonde plannen van den Ingenieur Laubeuf, is men niettemin tot het autonome stelsel overgegaan.

Volgens de opgave toch in „le Yacht" van '98, nº. 1065, ook voorkomende in het „Marineblad" 1898—'99, blz. 814, heeft dit vaartuig voor de vaart aan de oppervlakte een stoommachine met een rayon d'action van 252 mijl bij 12-mijls vaart of 624 bij 8-mijls vaart, terwijl onder water accumulatoren de beweegkracht leveren voor een afstand van 25 mijl bij 8- of 70 bij 5-mijls vaart. Ook de Amerikaansche booten van het type

---

1) »Mitth." '95 bl. 191.

„Holland" [1]) zijn autonome vaartuigen, evenals de Duitsche naar het ontwerp HOVGAARD [2]) gebouwd.

De grootere onafhankelijkheid van het „autonome" type bestaat daarin, dat de brandstof voor de stoommachine allerwegen te verkrijgen is en zij bovendien in staat zijn door middel van deze machine hun accumulatoren-batterij te laden, waartoe de electrische motor als dynamo kan dienst doen. Als brandstof is petroleum boven steenkolen of anthraciet te verkiezen, wegens de gemakkelijker en voordeeliger stuwage, mits men voor een totale verbranding kan zorg dragen, daar de rook uit den schoorsteen de onderzeesche boot reeds op afstand verraden kan. Steenkolen hebben bovendien het nadeel, dat, na de onderdompeling, het ontsnappen van gassen uit den vuurhaard in het inwendige der boot en daarmede verontreiniging van de in te ademen lucht niet geheel zal voorkomen kunnen worden; terwijl men daarentegen bij gebruik van petroleum den toevoer der olie tijdig voor het onderduiken kan afsluiten, zoodat de laatste gassen nog uit den stoorsteen kunnen ontwijken voor deze gesloten wordt.

Zooals wij reeds hierboven aangaven, staan tegenover de voordeelen van het autonome stelsel ook belangrijke nadeelen. Het verdeelen van het vermogen over twee afzonderlijke motoren komt ten nadeele van de snelheid, terwijl de noodzakelijkheid van het strijken en waterdicht afsluiten van den schoorsteen slecht vereenigbaar is met een snel gereed zijn tot onderdompeling. Daarenboven is de warmte door ketel en machine in de beperkte afgesloten ruimte eener onderzeesche boot uitgestraald, een groot bezwaar; en schijnt het aan- en afkoppelen der schroefas bij opgevoerd vermogen niet zoo heel eenvoudig toe.

Een en ander mag dan ook de reden zijn, dat sommige uitvinders er naar streven een doelmatiger motor voor de voortstuwing te verkrijgen, en dien meenen te vinden in de gasolinemachine.

Deze motoren, thans veel in zwang, niet alleen aan wal maar ook op kleine vaartuigen en zelfs zeebouwende jachten, hebben in den laatsten tijd groote verbeteringen ondergaan. Men onderscheidt ze in twee hoofdsoorten, n.l. in z.g. benzinemotoren, waarbij de essence van de petroleum vluchtig wordt gemaakt en vermengd met lucht tot ontploffing gebracht, en in de eigenlijke petroleum-motoren, waarbij de olie zelf, waarvan de qualiteit zich vooral geldend maakt, wordt verdampt, en deze dampen, vermengd met lucht, het ontploffings-materiaal vormen.

Eerstgenoemde hebben het bezwaar dat de benzine, die reeds bij 80° C. verdampt, moeilijk in een afgesloten ruimte

---

1) Zie »le Yacht" '96, no. 952 en »Mitth." '96, blz. 646.

2) Zie Submarine-boats by C. W. HOVGAARD.

zal kunnen bewaard blijven, zonder de atmospheer te verontreinigen en gevaar voor ontploffing te doen ontstaan, zoodat dan ook voor vaartuigen de eigenlijke petroleum-motoren, en meer bepaald die volgens systeem PRIESTMANN, zich het meest aanbevelen. De werking er van is in het kort als volgt:

De petroleum wordt uit het reservoir door een met samengeperste lucht werkende pomp naar een z.g. „pulverisator" gedreven en treedt van daar in uiterst fijn verdeelden toestand in den verdamper, die van een dubbelen wand voorzien is, waartusschen de afgewerkte gassen een constante temperatuur onderhouden, voldoende voor de verdamping. In dien verdamper geschiedt tevens de vermenging met verwarmde dampkringslucht, waardoor een explosief gas ontstaat, dat door de beweging der zuigers achtereenvolgens in de cylinders wordt opgezogen en verdicht, en alsdan door een platina-gloeidraad tot ontploffing gebracht. Om de machine in werking te stellen, waartoe 30 minuten voldoende zijn, moet de verdamper eerst met een petroleumvlam verwarmd worden, totdat de afgewerkte gassen uit de machine die taak kunnen overnemen.

Hoe eenvoudig zich deze machines ook laten aanzien, zijn er toch groote bezwaren aan verbonden, die men met meer of minder succes tracht te overwinnen. In de eerste plaats de neerslag van de résidu's der petroleum in de cylinders, die een spoedige slijtage ten gevolge heeft en aanhoudende zorg en onderhoud noodig maakt; ten tweede de moeilijkheid een groot vermogen te bereiken zonder de inrichting te zwaar te maken, hoewel men er reeds in geslaagd is scheepsmachines van 100 I.P.K. te vervaardigen; ten slotte de onmogelijkheid de beweging der machine om te keeren, terwijl men bovendien voor het aanzetten een speciale inrichting noodig heeft. Wat de omkeering der beweging betreft, kan men de z.g. Mc. GLASSON-sche inrichting toepassen, waarbij men vanaf de brug of elke gewilde plaats in het schip, in de vaart, de schroefbladen kan verstellen en daarmede langzamer of sneller loopen, dan wel van beweging omkeeren kan.

Een andere moeilijkheid die zich bij gasmotoren aan boord voordoet is het gevaar voor vernieling der machine bij het eventueel doorslaan der schroef, hetgeen vooral op kleine vaartuigen bij eenigen zeegang kan voorkomen. Men schijnt er evenwel in geslaagd te zijn een regelaar voor dat doel te maken, die zoowel automatisch als uit de hand bewogen kan worden en tevens den gang kan wijzigen.

Voor onderzeesche vaartuigen kan ten slotte het opborrelen der afgewerkte gassen een ongewenschte eigenschap zijn, die de aanwezigheid der boot reeds op afstand verraadt.

Aan ontwerpen van onderzeesche vaartuigen met gasmotoren heeft het niet ontbroken, zoowel naar aanleiding van het concours in Amerika in 1886, als van dat in Frankrijk in 1896 uitgeschreven.

In eerstgenoemd land stelde o. a. SCHWAHN een gasmotor

voor, waarbij de door de equipage verbruikte lucht wordt gebezigd om vermengd met de dampen van petroleum-essence het ontploffingsmateriaal te vormen. In Frankrijk kwam onder de 6 volledige projecten, in 1897 ingezonden, één voor van den heer FOREST, met een petroleummotor van eigen vinding, waarbij zware minerale olie wordt gebezigd. Deze motor is in beproeving genomen. [1])

Indien men er in kon slagen een gasmotor te vervaardigen, die zoowel aan de oppervlakte als daarbeneden met vertrouwen toegepast kon worden, zou men een grooten stap verder zijn. Al de bezwaren aan het neerdraaien en sluiten van den schoorsteen, sluiten van vuurhaarden en aschplaatsen, af- en weder aankoppelen der machines verbonden, zouden vervallen, en het vaartuig, eenmaal op den vereischten diepgang gebracht, zou in een oogwenk onder de oppervlakte kunnen wegduiken, en tevens „autonome" zijn met een grooten werkingskring.

Het valt echter te betwijfelen of het mogelijk zal zijn alle gasontsnapping in de kleine afgesloten ruimte van een onderzeesch vaartuig te voorkomen en daarmede de equipage te vrijwaren van gevaar voor ontploffingen of inademing van schadelijke dampen.

Practisch toegepast vindt men den petroleummotor alleen bij het jongste onderzeesche vaartuig, volgens de plannen van den heer HOLLAND ten vorigen jare in Amerika gebouwd. Deze boot van 74.4 ton, de „Holland" [2]) genaamd, bezit een gasmotor van 50 I.P.K., waarmede à fleur d'eau met 8-mijlsvaart 2000 mijl kan worden afgelegd. Deze motor is echter alleen bestemd om aan de oppervlakte te werken, daar voor onderwater-navigatie nog een accumulatoren-batterij aan boord is van insgelijks 50 I.P.K., met een op de schroefas aangebrachten motor, die 8-mijlsvaart geeft. In hoeverre dit vaartuig bij de proeftochten voldaan heeft ligt in het duister. Volgens couranten-berichten heeft echter de Amerikaansche Regeering de boot niet aanvaard en tracht de ontwerper haar op de Europeesche markt te brengen.

Het groote gebrek dat tot dusverre alle onderzeesche vaartuigen aankleeft is gemis aan snelheid, een voorwaarde die voor een algemeen practische bruikbaarheid noodwendig vereischt wordt. Dit gemis aan snelheid, in vergelijking met de gewone torpedoboot, verklaart zich gemakkelijk uit den eisch van groote sterkte en dus zware constructie, waaraan de onderzeesche boot moet voldoen om weerstand te kunnen bieden aan de groote drukking in de diepte. Het daardoor ontstane meerdere gewicht wordt nog verhoogd door het celsysteem voor den waterballast en andere onmisbare inrichtingen, waardoor een onderzeesche boot aan de oppervlakte varende, in vergelijking met een gewone torpedoboot van dezelfde waterverplaatsing, minder gewicht voor

1) Zie »le Yacht" '97, no. 1020.
2) Zie een beschrijving en afbeelding in »le Yacht" '98, no. 1052.

haar machine beschikbaar heeft, vooral wanneer het vermogen over twee motoren moet verdeeld worden. Laat men de boot onder den waterspiegel zinken, dan wordt van zelf de toestand nog ongunstiger door de meerdere waterverplaatsing [1]).

Dat groote snelheden niettemin zeer goed vereenigbaar zijn met onderzeesche navigatie, kan men daaruit afleiden dat bij snelheden boven 10—12 mijl de weerstand door de golfbeweging van grooter invloed is dan die door de wrijving van het water langs de huid teweeg gebracht, en eerstgenoemde weerstand vanzelf onder water van geen of luttel beteekenis is. Bij mindere snelheden daarentegen, bijv. 7 à 8 mijl, zal de weerstand door wrijving van de huid de overhand hebben, en die weerstand is natuurlijk grooter bij een ondergedompeld vaartuig dan bij een van gelijke waterverplaatsing dat drijvende is [2]).

Beschouwingen van bovenstaanden aard hebben er toe geleid dat sommige uitvinders getracht hebben een compromis in het leven te roepen, waarbij groote snelheid verkregen wordt met opoffering van een deel der beschermende waterlaag. De Russische ingenieur Drzewiecki, zoowel als de heeren Turc en Seuchet zonden ontwerpen in genoemden geest in, naar aanleiding van het in 1896 door Frankrijk uitgeschreven concours.

Het project van eerstgenoemde bestaat uit een geheel ondergedompelden romp, bevattende de machines en lanceerinrichtingen, waarop een klein manoeuvreerdek rust, dat bestemd is steeds zekere hoogte boven water uit te steken. De ruimte tusschen dit dek en den romp bestaat uit een systeem van cellen gevuld met een waterkeerende stof. Zoowel stabiliteit als drijfvermogen zijn verzekerd onafhankelijk van dit celsysteem, dat dus door projectielen doorboord kan worden, zonder de eigenlijke boot in gevaar te brengen, waarvan de schoorsteen, ventilatiebuizen en gemeenschapsmiddelen met het manoeuvreerdek door licht gepantserde kokers zijn omringd, terwijl voor den Commandant een insgelijks gepantserde stuurtoren aanwezig is. In werkelijkheid is een dergelijk vaartuig even onkwetsbaar als een geheel ondergedompelde boot, en heeft bovendien het voordeel dat de romp even licht als een gewone torpedoboot kan gebouwd worden en dus eveneens een groote snelheid kan behalen, die ondanks den tegenstand van den bovenbouw tot 23 à 24 mijl zou kunnen worden opgevoerd.

De heeren Turc en Seuchet, van hetzelfde denkbeeld uitgaande, stellen voor, in plaats van een in cellen verdeelden bovenbouw aan te brengen, het doode werk der boot te pantseren, en daarbij tot een minimum terug te brengen.

In hoeverre booten van dergelijk type meer offensief zullen kunnen optreden dan de eigenlijke onderzeesche boot met haar geringe snelheid, zal veel afhangen van hunne zeewaardige eigenschappen bij bewogen zee. Het uitzicht zal dan al spoedig

1) Zie een ingezonden stuk van V. G. in »le Yacht" '97 No. 1020.
2) Zie Hovgaard blz. 70.

door hun geringe hoogte boven water uiterst klein worden, terwijl met hun gering drijfvermogen het gevaar bestaat dat zij zich bij groote snelheid te veel in de zee boren, en spoedig vaart verminderen moeten.

Ten slotte nog een enkel woord over den vorm der onderzeesche vaartuigen in het algemeen, daar deze met de snelheid ten nauwste samenhangt.

De meest voor de hand liggende vorm zou zijn die van een visch, daarin het voorbeeld der natuur navolgende. Een zekere MERSENNE was in 1634 de eerste die daarop wees. Het meerendeel der ontwerpers verkiezen evenwel den z. g. cigaarvorm, waarbij de doorsnede een cirkel is. De reden daarvan zal wel daarin liggen dat deze vorm het meest geschikt is om weerstand te bieden tegen den grooten druk, waaraan een onderzeesch vaartuig moet bloot staan, terwijl de slanke lijnen een groote snelheid waarborgen. Voor de vaart aan de oppervlakte echter, en in dezen toestand zal toch de boot het meest verkeeren, kan laatstgenoemde vorm geen groote zeewaardigheid doen verwachten, daar bij de cirkelronde doorsnede hevige rolbewegingen niet kunnen uitblijven.

Omtrent de reeds hiervoor genoemde „Narval" lezen wij in de tijdschriften [1]) dat het vaartuig zal bestaan uit 2 deelen om elkaar heen, welke deelen door watertanks gescheiden worden. Deze kunnen water innemen en door stoom geledigd worden, al naarmate men zinken wil of aan de oppervlakte komen. De buitenoppervlakte heeft den vorm van een gewone torpedoboot, terwijl het binnengedeelte den vorm van een onderzeesch vaartuig bezit.

Door deze inrichting wordt wellicht beoogd een vaartuig te verkrijgen dat aan de oppervlakte, wat zeewaardigheid aangaat, aan de eischen van een gewone torpedoboot zal voldoen, en tevens door den vorm van den inwendigen romp den noodigen weerstand waarborgt voor de onderzeesche navigatie.

3°. Onderzeesche Navigatie.

Hiermede hangt ten nauwste samen de mogelijkheid zich onder water te oriënteeren en daarmede de voorwerpen te kunnen onderkennen, die men op zijn weg ontmoet.

Het is tot nu toe, zooverre bekend, nog niet mogen gelukken een eenigszins aannemelijke en voor de practijk bruikbare oplossing aan dit belangrijk vraagstuk te geven, zoodat, wil men zijn weg onder water vinden, het nu en dan opduiken naar de oppervlakte onvermijdelijk is.

Het licht des hemels, dat zich wel is waar ook tot in de sombere afgronden der zee voortplant, verliest daarbij zooveel van zijn intensiteit, dat het voor het menschelijk oog spoedig nauwelijks meer waarneembaar is.

---

1) Zie o. a. »Marineblad" 1898—'99, blz. 814.

Onderzoekingen omtrent de diepte tot welke het daglicht onder water doordringt, deden blijken dat de Commandant van een onderzeesch vaartuig in een diepte van 100′ (30.48 M.) een uitzicht heeft van slechts 25′ (7.62 M.). Ook kon niet met zekerheid worden uitgemaakt of het electrisch licht in staat is de op genoemde diepte heerschende duisternis in zooverre te bestrijden, dat een veilige navigatie mogelijk wordt.

Nog werd bericht dat het licht op weinige meters onder water een dusdanige groene kleur krijgt, dat roode voorwerpen geheel onzichtbaar worden. Deze laatste omstandigheid bemoeilijkt de onderzeesche vaart op bedenkelijke wijze, daar de onmogelijkheid om seinlichten te onderscheiden, aanvaringen onvermijdelijk doet schijnen [1]).

Volgens den Duitschen geleerde Dr. Krümmel is uit theoretische onderzoekingen op te maken dat licht, zelfs van geringe intensiteit, tot in de grootste diepte der zee doordringt, doch alleen voor zoover betreft de chemisch werkende stralen van het spectrum, n.l. de violette en ultra-violette. De roode en ultra roode warmtestralen worden al op geringe diepte geabsorbeerd, daarna volgen de oranje en gele. De plantenwereld, waarvoor laatstgenoemde stralen onontbeerlijk zijn, houdt dan ook vermoedelijk, zelfs in zeer doorzichtige zeeën, reeds op diepten van 200–250 M. op, de dierenwereld daarentegen wordt tot op de grootste oceaandiepten aangetroffen, waaruit valt af te leiden dat de gezichtszenuwen van dit levend organisme een bijzondere gevoeligheid moeten bezitten voor de in die groote diepte doordringende, voor het menschelijk oog niet waarneembare ultra-violette stralen [2]).

Een ander natuurvorscher, H. Fol, bevond dat men in betrekkelijk helder water en met bedekte lucht op 30 M. diepte zeer kleine dieren niet meer verzamelen kon en een rots op meer dan 7 à 8 M. afstand niet te zien was. Bij helder zonlicht en goed doorschijnend water kan men een schitterend voorwerp op 20 tot 25 M. afstand ontdekken, doch in gewone omstandigheden moet men zich met de helft vergenoegen [3]).

De proeven met de onderzeesche boot „Goubet” eindelijk gaven aan dat men op 6 M. onder water, hoewel drukschrift goed te lezen was, het levende werk van twee diepgaande schepen op 3,6 M. afstand niet meer kon waarnemen [4]).

Waar het menschelijk gezichtsvermogen aldus te kort schiet, rijst de vraag op welke wijze men hierin tegemoet kan komen en welke andere organen in den dienst der onderzeesche navigatie zouden kunnen worden aangewend.

Drieërlei middelen doen zich voor.

In de eerste plaats het zooveel mogelijk opvangen en verza-

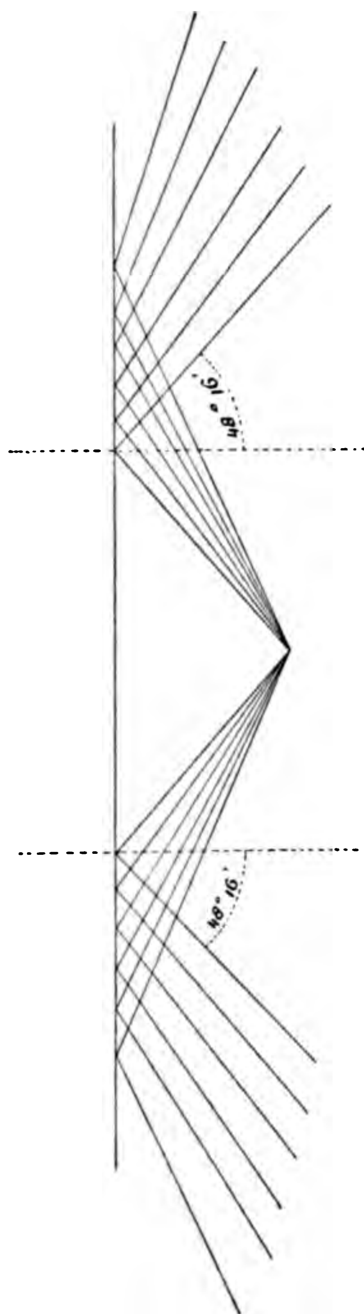
---

1) »Mitth.” 1890, blz. 617.

2) »Mitth.” 1890, blz. 593.

3) »Le Yacht” ’97, No. 1001.

4) »Mitth.” ’96, blz. 744.



melen van de zwakke lichtstralen, die uit de diepte der wateren naar de oppervlakte weten door te dringen, met gebruikmaking van de wet der totale reflexie; in de tweede plaats het gebruik maken van onze gevoelsorganen; en als derde middel toepassing van het geluid.

Wat het eerste punt betreft is het bekend dat lichtstralen die van een optisch dichtere middenstof in een minder dichte overgaan, in een richting van den normaal afwijkende, gebroken worden, of, met andere woorden, dat de hoek van breking grooter is dan die van inval. Wordt die invalshoek eindelijk zoo groot dat de brekingshoek 90° overschrijdt, dan zal geen uittreding der lichtstralen meer plaats hebben, doch daarentegen een totale terugkaatsing geschieden.

Bij een overgang van zeewater in lucht bedraagt de grootste hoek van inval of z.g. grenshoek, waar binnen de uit het water komende stralen nog uittreden, 48° 16′. Alle lichtstralen dus die onder grooter hoek met den normaal het scheidingsvlak tusschen water en lucht treffen worden geheel gereflecteerd en kunnen, z. a. de figuur doet zien, voor een deel in één punt, waar ook, worden opgevangen. Ver zal zich het gezichtsveld daarbij wel niet kunnen uitstrekken, daar alleen die lichtstralen voldoende sterkte zullen hebben, wier invalshoek den

grenshoek niet te veel overtreft. Hoe meer de lichtstralen den horizontaal naderen, hoe zwakker en onwaarneembaarder zij worden zullen.

Het behoeft niet gezegd dat om bij een handeling als deze eenig succes te mogen verwachten, de oppervlakte der zee glad als een spiegel moet wezen, daar golven en nog meer kleine rimpelingen al dadelijk een zeer verwarde terugkaatsing zullen geven. Olie als nivelleerend middel aan te wenden zou wellicht in deze eenig resultaat geven, hoewel daarmede tevens andere voorwaarden voor de lichtbreking ontstaan.

Mag men gelooven wat in sommige Fransche dagbladen omtrent de voortgezette proeven met de „Gustave Zédé" nu en dan wordt ten beste gegeven, dan zou men daar te lande in den laatsten tijd een inrichting hebben bedacht, waardoor het zien onder water mogelijk wordt. Vermoedelijk zal die uitvinding gebaseerd zijn op de theorie der totale reflexie, waarbij de lichtstralen door middel van prisma's worden opgevangen en weerkaatst.

Wat nu het in de tweede plaats genoemde middel om zich te oriënteeren betreft, n.l. het gebruik maken van de gevoelsorganen, zij opgemerkt dat men te dezen opzichte in de natuur een voorbeeld vindt bij talrijke visschen, die in de diepte der zee leven en voorzien zijn van voelhoorns om den bodem te kunnen betasten.

Bij een onderzeesch vaartuig kan men dit navolgen door toepassing van het dieplood. Inrichtingen, zooals het THOMSON-lood, maken het mogelijk in korten tijd een serie loodingen te verkrijgen. Neemt men daarbij gelijktijdig den manometer, die de diepte der boot onder de oppervlakte aangeeft, waar, dan kan men door samenvoeging dier gegevens tot de diepte van het vaarwater, waarin men zich beweegt, besluiten, en op zoo'n wijze misschien zijn weg onder water vinden. Erg betrouwbaar is deze methode zeker niet, toch zou zij wellicht haar nut kunnen vinden bij het bevaren van zeegaten door banken begrensd of het aandoen eener gooiende kust. [1])

De meer genoemde onderzeesche boot „Holland" heeft een inrichting om een bol aan een kabel na te sleepen, die bij het raken van den grond of eenig ander voorwerp door electrisch contact een bel doet luiden.

Het geluid eindelijk als verkenningsmiddel toegepast geeft den minsten waarborg voor een veilige navigatie. Bij bewogen zee zal vermoedelijk een zeer verward geluid onder water worden waargenomen, waaruit bezwaarlijk een richting valt op te maken. Beter zou dit middel aangewend kunnen worden om vanaf de oppervlakte een onderzeesch vaartuig te ontdekken. De stilte der diepe wateren gepaard aan een goed geleidingsvermogen maakt het mogelijk de richting van een daarin voortgeplant geluid nauwkeurig te bepalen, een methode trouwens

1) Verg. het opstel van J. THOULET in „le Yacht" '97 no. 1001.

ook niet onbekend bij de kustbevolking van onzen Indischen Archipel om de nadering van schepen te bespeuren.

Is zooals wij hierboven zagen een onderzeesche navigatie nauwlijks denkbaar zonder nu en dan aan de oppervlakte te verschijnen om zich te oriënteeren en daarmede het vaartuig aan 's vijands gezicht en vuur bloot te stellen, toch bestaat er een middel dit bezwaar althans tot zijn kleinste afmetingen terug te brengen. Dit hulpmiddel vindt men in de z.g. periscoop, in 1872 uitgedacht door den Belgischen majoor DAUDENART. De toestel bestaat uit een boven water uitstekende buis van ongeveer 0.1 M. middellijn en 5.5 M. lengte, loodrecht op den rug der boot geplaatst en evenals een verrekijker in en uitschuifbaar gemaakt. Aan het boveneinde bevindt zich een prisma, waarmede horizontaal invallende lichtstralen van de oppervlakte in de richting der buis teruggekaatst worden en in het inwendige der boot kunnen worden opgevangen, hetzij in een spiegel, dan wel door middel van een lens op een wit vlak, dat op brandpuntsafstand dier lens is aangebracht. Met andere woorden een „Camera lucida", waarmede men, door draaiing der buis, den geheelen horizon, althans voor zooverre de beperkte hoogte boven water dit toelaat, kan afzoeken, terwijl de boot zich op 3 à 4 M. onder water voortbeweegt. Weinig zichtbaar als de toestel is, zal hij niet spoedig de aandacht des vijands trekken, doch het behoeft nauwelijks gezegd dat niet alleen een groote geoefendheid voor de behandeling noodig is, doch daarenboven de toepassing bij bewogen zee zeer bezwaarlijk zal worden, door het aanslaan van water tegen het reflecteerend prisma.

De nieuwere booten zijn alle van een periscoop voorzien, waarvan een doelmatig gebruik echter zeer zal afhangen van de stabiliteit der baan. Wil men toch een zeker voorwerp, waarop aangestuurd moet worden, er mee in het oog houden, dan is een eerste vereischte dat de diepte waarop de boot zich beweegt, zoo weinig mogelijk aan verandering onderhevig is. Niettemin is de toestel van groote waarde, wanneer de boot zich onder het bereik van 's vijands vuur bevindt, en kan onder sommige omstandigheden het eenige middel zijn om, zonder gevaar, een torpedo met kans op goeden uitslag te lanceeren.

Kan de periscoop geen aanwending vinden, dan is de onderzeesche navigator beperkt tot zijn kompas, een weinig zeker middel om met nauwkeurigheid op een bepaald punt aan te sturen. Met de electrische gyroscoop van TROUVÉ, waarvan men een korte beschrijving in de „Mitth." van '91 bl. 113 vindt, kan men in dit opzicht zeker verder komen, doch de ondervinding heeft geleerd dat op booten met electrische beweegkracht, en dit geval doet zich als regel voor, het instrument niet betrouwbaar meer is, ten gevolge van storingen door stroominductie teweeggebracht. [1])

Op de booten van den heer HOLLAND moet een inrichting

1) Zie PESCE bl. 10 en 89.

aanwezig zijn, waarmede men nauwkeurig een eens ingestelden koers kan inhouden. Waarschijnlijk berust die inrichting op hetzelfde principe als de OBRY'sche koersregelaar, die ons bij de automobiele torpedo bekend is.

Wat eindelijk de wijze van sturen van een onderzeesch vaartuig aangaat, wordt op de meeste booten het gewone verticale roer gebezigd. Sommige ontwerpers echter, zooals RAEBER, GOUBET en BAKER wenden de voortstuwers tevens als roer aan, in navolging van hetgeen bij de visschen geschiedt. De twee eerstgenoemden maken de schroef door een gewricht in de as in een horizontaal vlak beweegbaar, terwijl laatstgenoemde, zooals wij reeds zagen, twee schroeven bezigt ter weerszijden op een horizontale as, gaande door het zwaartepunt der boot, aangebracht, waarmede dus aan de werking van het roer kan worden tegemoetgekomen.

DRZEWIECKI paste in zijn eerste model ook de schroef als roer toe, doch stapte daar later weder van af.

4°. De bewapening.

De eerste uitvinders, zooals BUHSNELL, FULTON e. a. beoogden een vijandelijk schip te doen zinken door een helsche machine met de hand aan den romp vast te schroeven, door aan de boot waterdicht bevestigde lederen mouwen, eindigende in een handschoen, waarin men den arm kon steken. MONTGÉRY wees op het gebrekkige van die inrichting en stelde in 1823 voor brandstichtende stoffen door een persbuis uittewerpen, een voorlooper, als het ware, van de latere torpedo-lanceerbuis. [1])

In later tijd treft men verschillende andere inrichtingen aan om vernieling te weeg te brengen, zooals bij PHILLIP in 1851 een kanon, waarmede men, onder water zijnde, naar omhoog kon schieten; bij het type „David", dat in den Amerikaanschen burgeroorlog zoo'n belangrijke rol speelde; bij de „Plongeur" van BOURGOIS (1858—64), RAEBER (1866) e. a. een spar- of sleeptorpedo; dr. BARBOUR (1869) en GOUBET in zijn eerste ontwerp lieten mijnen van onder het vijandelijk schip opwaarts drijven en langs electrischen weg ontploffen; terwijl HOLLAND in zijn eerste model torpedo's met de hand deed aanbrengen en op afstand door electriciteit tot ontploffing bracht; DRZEWIECKI, in 1877—84 eindelijk, gebruikte twee aan elkaar gekoppelde doozen met springstof, die ter weerszijden van de kiel opstijgende, zich aan den romp van het vijandelijk schip konden vastzuigen, waarbij voor de behandeling ook lederen armen aan de boot waren aangebracht.

Het aanbrengen van een spartorpedo is niet zonder gevaar voor de onderzeesche boot zelf. Niet alleen dat de ontploffing de boot zou kunnen schaden, maar ook de groote zuiging die ontstaat door het gat dat in den bodem van het vijandelijk schip wordt geslagen kan voor den aanvaller noodlottig zijn. Bij het

1) Zie PESCE bl. 45.

laten opdrijven van mijnen, dat het voordeel heeft van beter den romp van het aan te vallen schip als een zwarte massa tegen de verlichte oppervlakte van het water te kunnen onderscheiden, kan wel is waar, indien de diepte dit toelaat, een grooter afstand worden bewaard, doch bij de gladde huid der ijzeren en stalen schepen van den tegenwoordigen tijd weegt het bezwaar dat de mijn zich niet aan den romp zal kunnen hechten, zooals bij de voormalige houten bodems, en dus wellicht af zal glijden en haar uitwerking missen.

De nieuwere onderzeesche vaartuigen zijn alle ingericht tot het voeren van WHITEHEAD-torpedo's in onderwaterlanceerinrichtingen, dan wel, zooals bij de GOUBET-boot, in een soort van karkasbuis aan de buitenzijde van het vaartuig aangebracht. Sommige uitvinders, bijv. zekere DE MELLO in Portugal (1891), stellen bestuurbare torpedo's voor, waarmede de boot bij kustverdediging, als het ware, voor mobiel onderzeesch station kan dienen. [1])

In Frankrijk wordt op de „Narval" naar de berichten luiden, een onderwaterlanceerinrichting van den Russischen ingenieur DRZEWIECKI toegepast, waarmede reeds aan boord van eenige pantserschepen, bij 12—15 mijls vaart, goede resultaten moeten zijn verkregen.

Behalve de torpedo is ook modern geschut op onderzeesche booten in toepassing gekomen. Zoo plaatste NORDENFELT een paar snelvuurkanonnen op zijn booten, terwijl de heer HOLLAND bij zijn laatste model pneumatische kanonnen aanwendt. De bewapening van dit reeds meer genoemde vaartuig bestaat, behalve uit een torpedo-lanceerbuis vooruit in de as der boot, uit twee pneumatische kanonnen, één boven de lanceerbuis aangebracht en bestemd tot het werpen van luchttorpedo's met 50 KG. springstof op een maximum-afstand van 1600 M., en één achteruit om dergelijke projectielen onder water op afstanden van 90—100 M. uit te werpen. De mede te voeren munitie bedraagt 3 automobiele torpedo's, 6 luchtprojectielen en 5 onderwaterprojectielen.

Het is echter de vraag of men met het aanbrengen van geschut het doel niet voorbijstreeft. Waar onderzeesche aanval wordt beoogd, en reeds zoozeer de aandacht in beslag neemt, dient men zich ook uitsluitend tot onderzeesche aanvalsmiddelen te bepalen.

5e. Bewoonbaarheid en veiligheid.

Een eerste voorwaarde van bewoonbaarheid van een onderzeesch vaartuig is voorzeker het aanwezig zijn van een voldoenden voorraad voor inademing geschikte lucht.

Voor korte trajecten onder water, bijv. een paar uren, is doorgaans de aanwezige lucht voldoende, doch moet de boot langer onder de oppervlakte vertoeven, dan moet op kunst-

1) „Mitth." '91 bl. 448.

matige wijze in den toevoer van de noodige zuurstof voor de inademing worden voorzien.

Zulks kan geschieden langs chemischen weg, door de inadembare gassen te laten absorbeeren en nieuwe zuurstof aan te voeren, dan wel, en dit is de eenvoudigste en zekerste wijze, door gecomprimeerde dampkringslucht in réservoirs mee te voeren en daarmede de bewoonbare ruimte te ververschen.

Aan boord van de „Holland" bijv. zijn luchtreservoirs aanwezig met een inhoud voldoende voor 8 à 10 uren. Is de voorraad uitgeput, dan kan, op niet te groote diepte varende, een luchtpomp te werk worden gesteld, die door een buis met vlotter gemeenschap heeft met den dampkring en de reservoirs opnieuw vult.

De bewoonbare ruimte van een onderzeesche boot staat natuurlijk in nauw verband met de sterkte der bemanning. Zoo eischt de boot van GOUBET slechts 2 man voor de behandeling, terwijl de meer genoemde „Holland" 6 man noodig heeft, waarvan desnoods 2 kunnen worden gemist. De „Narval" daarentegen zal, zooals vermeld wordt, een equipage van 11 man moeten voeren.

Om de zuiverheid der atmospheer binnen de boot zoo min mogelijk te schaden is aanwending van electrische verlichting een vereischte.

Wat de middelen van veiligheid betreft, valt in de eerste plaats te wijzen op een algemeen toegepaste inrichting, waardoor een gewicht aan de onderzijde der boot aangebracht op elk gewild oogenblik kan worden losgelaten om een plotselinge opstijging te bewerkstelligen, of wel, zooals op de „Holland", door middel van samengeperste lucht waterballast kan worden uitgedreven.

In Engeland werd in 1888 een toestel gepatenteerd, uitgedacht door de heeren C. POORE en W. C. STOREY, waardoor verhinderd wordt, dat de onderzeesche boot een gestelde diepte overschrijdt. De werking berust daarop dat een hydrostatische zuiger in een cylinder aan de bovenzijde der boot aangebracht, en door middel van een hefboom met verplaatsbaar gewicht bezwaard, een stel pompen in beweging brengt, dan wel een gewicht onder de kiel loslaat, zoodra de boot beneden een zekere dieptegrens daalt [1]).

De booten type „Holland", waarvan de weerstand der huid op een druk van niet meer dan 2 atmospheren is berekend, zijn van een dergelijke inrichting voorzien, waardoor het vaartuig verhinderd moet worden beneden 21 M. te dalen. Een diaphragma, aan den waterdruk buitenboord onderworpen en met 2 atm. druk bezwaard, brengt alsdan de pompen in werking.

Een bijdrage tot verhooging van veiligheid en weerstandsvermogen biedt de verdeeling in waterdichte compartimenten. Vooral de stuurtoren, het kwetsbare punt bij navigatie aan de

1) »Mitth.", '88, blz. 626.

oppervlakte, moet waterdicht van de overige ruimte der boot kunnen worden afgescheiden.

In het onderzeesche vaartuig „Plongeur" van admiraal BOURGOIS was ook gezorgd voor een reddingboot, welk denkbeeld door HOVGAARD werd overgenomen. [1]) Deze waterdichte boot, voor een druk van 50 vaam diepte berekend, wordt daarbij geplaatst in een inzinking van den bovenbouw van het vaartuig en met wervels waterdicht vastgeklemd op een pakkingrand. Correspondeerende mangaten binnen den pakkingrand in den bodem van de reddingboot en bovenkant onderzeesch vaartuig aangebracht, geven gelegenheid uit de een in de ander te komen. Heeft de bemanning het onderzeesch vaartuig verlaten, dan wordt het mangat in de reddingboot gesloten, de verbindingsklemmen losgemaakt en de boot stijgt naar de oppervlakte.

GOUBET geeft op zijn boot gelegenheid noodsignalen te geven door een ontplofbare stof uit een buis naar de oppervlakte te doen stijgen, terwijl tevens langs denzelfden weg berichten kunnen worden verzonden.

* * *

Ten slotte eenige regelen aangaande het tactisch gebruik van de onderzeesche torpedoboot.

Zooals reeds hiervoor werd aangestipt, zal men zich het meest rationeele denkbeeld omtrent de toepassing van een onderzeesch oorlogsvaartuig maken, wanneer men het beschouwt als een torpedoboot met een groot defensief vermogen, bestaande uit een geheel of gedeeltelijk bedekkende waterlaag of waterpantser, verkregen ten koste van snelheid. Waar juist in lateren tijd het slagschip, welks vernietiging men met de torpedoboot beoogt, zoo belangrijk in snelheid is vooruitgegaan, ligt het voor de hand, dat gemis van die eigenschap voor den aanvaller een niet gering bezwaar is om met eenige kans op succes een offensieve handeling te beginnen, voor het geval de vijand in beweging is en van zijn grootere snelheid gebruik kan maken.

Ten einde niet geheel op de gis af te moeten gaan, zal de boot meermalen aan de oppervlakte moeten verschijnen om zich van 's vijands koers en snelheid op de hoogte te houden, waardoor deze, althans bij dag, haar aanvaller ontdekken en ontloopen kan. Bij nacht is de kans van ontdekking, alleen met den koepel boven water varende, zeker geringer, doch zal het hoogst gebrekkig uitzicht alsdan een belangrijke hinderpaal voor het succes zijn.

Uit een en ander valt af te leiden, dat een optreden tegen schepen in open zee niet op den weg ligt van het hedendaagsche onderzeesche vaartuig.

De vraag, welken invloed de onderzeesche boot op een blokkade of bombardement zal hebben, valt naar aanleiding

1) Submarine boats by C. W. HOVGAARD.

dezer beschouwingen in dien zin te beantwoorden, dat beide handelingen zeker bemoeilijkt, doch niet verhinderd kunnen worden. Vooral een bombardement zal meer bezwaar in hebben, daar de schepen in voortdurende beweging moeten blijven. Op bescherming door torpedonetten zal niet mogen gerekend worden, daar de onderzeesche boot met middelen voorzien kan worden om deze te vernielen.

Geheel buiten de mogelijkheid om de nadering van een onderzeesch vaartuig in ondergedompelden toestand te bespeuren, is de aangevallene echter niet. Bij proeven met een der NORDENFELT-booten te Karlskrona werd deze vanaf de nok eener ra op 500 M. ontdekt, waarbij evenwel de boot dicht bij de oppervlakte voer en de zee spiegelglad was, terwijl het bekend was uit welke richting de boot moest komen. Bij bewogen zee zal genoemde afstand natuurlijk aanmerkelijk kleiner worden. [1])

Volgens sommige berichten zou men ook bij proeven met de „Gustave Zédé" het spoor aan de oppervlakte van de onder water varende boot zelfs op een afstand van 1500 yards hebben kunnen waarnemen.

Kan men den aanval van onderzeesche booten tegelijkertijd doen plaats hebben met een schijnaanval van gewone torpedobooten, dan zal een zoodanige diversie eerstgenoemden aanvallers zeer ten nutte komen, doordat 's vijands aandacht van hen afgeleid wordt en deze niet in elke richting uitwijken kan. Het behoeft niet gezegd, dat een ingespannen oplettendheid van de zijde der blokkeerende schepen steeds vereischt wordt en het moreele effect, door de aanwezigheid van onderzeesche torpedobooten teweeggebracht, reeds van groote waarde kan geacht worden. Laatstgenoemden mogen dan een vijand, die vrij in zijn bewegingen is, weinig kunnen schaden, voortdurend verontrusten en wellicht tijdelijk verdrijven kunnen zij hem zeker en dat zonder veel gevaar voor eigen veiligheid. De insluiting en vervolging van torpedobootjagers kan ontdoken worden, terwijl ook 's vijands snelvuur niet te vreezen valt gedurende den korten tijd dat de boot aan de oppervlakte verschijnt om zich te verkennen, daar een inschieten op het geringe doel dat zij biedt, dan haast ondenkbaar is.

Zoolang echter de berichten aangaande proeven met onderzeesche booten zoo spaarzaam blijven, is men licht geneigd omtrent haar practische bruikbaarheid al te optimistisch te theoriseeren. Men dient daarbij niet uit het oog te verliezen, dat bij een werkelijken aanval de boot zich reeds buiten bereik der vijandelijke destroyers à fleur d'eau moet laten zinken. Het gebrekkig uitzicht alsdan vooral bij bewogen zee, gepaard aan den grooten afstand waarop men nog van het eigenlijke doel (de blokkeerende schepen) is, en de beperkte snelheid der boot, zijn niet geringe hinderpalen voor het succes.

In gunstiger verhoudingen komt de onderzeesche boot tegen-

1) »Mitth." '87, blz. 565.

over ten anker liggende schepen of schepen die in nauwe vaarwaters hun bewegingsvrijheid missen. Het eerste geval kan zich voordoen bij een aanval op een eskader dat een landing bewerkstelligt of in een haven vertoeft, tenzij de vijand zich achter barrikaden verschuilen kan, die tot op den bodem der zee reiken, hetgeen niet altijd mogelijk zal wezen en in elk geval veel tijd, moeite en geld zal kosten.

Gemakkelijk zal ook echter dan niet de taak voor de onderzeesche boot zijn, vooral in onbekende vaarwaters, daar allerlei hindernissen onder water, zooals kettingen van meerboeien of de ankerkettingen der schepen gevaarlijke botsingen kunnen teweeg brengen. De onderzeesche boot zal echter voor hebben op de gewone torpedoboot, dat een cordon van destroyers en lichte vaartuigen haar niet kan tegenhouden en het electrisch zoeklicht der schepen eer leiding geeft dan gevaar oplevert.

Het tweede geval, waarbij ondersteld werd dat de aan te vallen schepen hunne volle bewegingsvrijheid missen, zal plaats hebben wanneer de vijand nauwe of onveilige vaarwaters moet passeeren, bijv. bij het forceeren van zeegaten. De onderzeesche boot zal nu een schoone gelegenheid vinden met kans van slagen op te treden, en hare aanwezigheid alleen zal wellicht reeds voldoende zijn den vijand buitengaats te houden. De stroom die in de zeegaten loopt zal echter een lastige factor zijn om rekening mee te houden.

In bovenstaande beschouwingen is de boot steeds verondersteld in dienst der verdediging te zijn, zooals haar aangewezen taak ook schijnt te zijn. Niettemin is de mogelijkheid niet uitgesloten dat de aanvallende vloot van onderzeesche vaartuigen voorzien is en deze wil aanwenden om verkenningen te doen binnen de aan te vallen linie of versperringen op te ruimen. De bezwaren verbonden aan de onderzeesche navigatie in onbekende vaarwaters zijn echter ook hier van kracht en nog meer, waar het geldt mijnversperringen op te ruimen. Bij het gebrekkig uitzicht onder water is de kans van slagen dan niet geëvenredigd aan de gevaren waaraan de onderzeesche boot blootstaat.

Eindelijk dient nog gewezen te worden op een nadeel dat bij de onderzeesche boot staat tegenover het voordeel der onzichtbaarheid en daarin bestaat dat een gezamenlijk ageeren van meerdere booten, althans in gesloten orde, onuitvoerbaar lijkt. Het slechte oriëntatie-vermogen, de onmogelijkheid zelfs, zooals wij zagen, onder water seinlichten te onderscheiden, dwingt het onderzeesche vaartuig in ondergedompelden toestand tot isolement.

J. H. Calmeyer,
Kapt. luit. t/z.

NASCHRIFT.

Tijdens de bewerking der copy van dit opstel ontving stel-

ler het gedrukte verslag der lezing van den heer T. H. ADR. TROMP over „onderzeesche booten".

Veel van hetgeen in bovenstaande regelen voorkomt kan daardoor als overbodig worden beschouwd, vooral wat betreft détails omtrent de nieuwste Amerikaansche booten. De vele belangwekkende gegevens dienaangaande door den heer TROMP verstrekt, zijn van te meer waarde, daar ZEG. de genomen proeven met de „Holland" persoonlijk heeft bijgewoond.

Ten einde echter het geheel niet uit zijn verband te rukken, heb ik gemeend in mijn opstel geen wijzigingen te moeten aanbrengen, hopende dat het door mij verzamelde niettemin hier en daar van eenig belang moge zijn. Waar sommige détail-opgaven afwijken van meer correcte gegevens in de lezing van den heer TROMP, beroep ik mij op de tijdschriften, waaruit ik die opgaven putte, en die op het gebied der onderzeesche scheepvaart aan juistheid wel eens te wenschen overlaten.

Een, mijns inziens, belangrijk punt in de voordracht van den heer T. vermag ik echter hier niet geheel stilzwijgend voorbij te laten gaan, en wel daar, waar (zie blz. 191 van het Verslag) twijfel geopperd wordt aangaande de noodzakelijkheid van snelle verplaatsing voor onderzeesche booten.

Wanneer men zich niet wil vergenoegen met een in hoofdzaak moreel effect, doch door een daadwerkelijk offensief optreden een vijand ontzag wil inboezemen, dan is snelheid een even onmisbaar vereischte voor de onderzeesche boot als voor de gewone torpedoboot. Zoolang het onderzeesche vaartuig zich niet evengoed onder water kan oriënteeren als daarboven, heeft het vermogen van zich tijdelijk onzichtbaar te maken slechts defensieve waarde, waarvan het twijfelachtig is of zij opweegt tegen de vermindering in snelheid als offensieve eigenschap.

C.

EEN BESCHEIDEN OPMERKING OVER Hr. Ms. PANTSERSCHIP „KONINGIN REGENTES".

Het „Marineblad" 14de jaargang n°. 1 bevat de teekeningen van dit pantserschip; de kennismaking waarmede mij de navolgende opmerking in de pen geeft, welke ik met de meeste bescheidenheid onder de welwillende aandacht breng van ontwerpers en bouwmeesters van dit fraaie oorlogsvaartuig.

Volgens die teekeningen komt de valreep met staatsietrap aan S.B. weder, zooals op onze schepen gebruikelijk is, ongeveer in het midden van het schip. Personen, die over deze staatsietrap het schip betreden, waaronder ik voornamelijk het oog

heb op Commandant, officieren en, in vreemde plaatsen, ook buitenlandsche autoriteiten en bezoekers, doen op deze wijze hun intrede vlak tegenover de scheepskombuis en de daartoe behoorende kolenkisten. Om naar achteruit te gaan moeten zij passeeren onder twee op de stelling staande sloepen, die, bij regenachtig weder of tijdens schoonmaken van die sloepen, allicht lekken uit het propgat. Bovendien bevindt zich vlak boven het onderste bordes dier staatsietrap een waterloosklep, die, bij dekspoelen of schoonschip, een minder aangename douche op dit onderste bordes onderhoudt. Ten slotte vestig ik er de aandacht op, dat de geprojecteerde entrée in het centrum ligt van *vier* kolenstortgaten, met alle, van ouds bekende, lasten daaraan verbonden.

Daar Hr. Ms. pantserschip „Koningin Regentes" aan S.B. zijde achteruit geen enkele sloep heeft, geef ik derhalve in beleefde overweging de staatsietrap te verleggen, op de hoogte van spant 102, met behoud van een eenvoudige valreep in het midden of eenigszins voorlijker (spant 58), ten behoeve van onderofficieren en minderen en van het afstrijken of overnemen van victualie en goederen, wanneer de omstandigheden van wind en zee noodzakelijk maken, dat deze werkzaamheden aan S.B. geschieden.

De meeste buitenlandsche schepen, waarop deze achterlijke plaatsing van staatsietrap voorkomt, hebben een kort bakspiertje achteruit, om daarop een whaleboot of een kleine officierssloep gereed te houden. Tegen de plaatsing van een zoodanig bakspiertje zal ook op de „Koningin Regentes" wel geen bezwaar bestaan. De niet bijzonder groote lengte van dit pantserschip maakt dit bakspiertje desnoods overbodig, er wordt dan ook alleen op gewezen uit een oogpunt van wenschelijkheid.

MOORREES.

OEFENINGSTOCHT Hr. Ms. „ZEELAND".

(*Vervolg van blz. 103*).

Na eene reis van een groot etmaal kwamen wij Zondagmiddag 26 Maart ter reede van Port au Prince. De kaart welke voor 't aandoen van Haïti gebruikt moest worden, was geruimen tijd geleden door Engelschen vervaardigd en na dien had de regeering van Haïti geen nadere opnamen gedaan, zoodat met omzichtigheid de laatste nachten gestoomd diende te worden. Even voor het ankervallen kwam pas de loods, een stotterende en Fransch

sprekende neger, aan boord, welke, nadat hij op de brug gekomen was, ons vertelde dat we eigenlijk nu wel ankeren konden. De officier van piket werd bij zijn bezoek aan de verschillende autoriteiten zeer hoffelijk ter zijde gestaan door een der employé's van den Hollandschen consul. Een dezer, was havenmeester en dus generaal en gaf zich alle moeite den officier van piket te onthalen en voor hem per telephoon andere autoriteiten van zijn komst te verwittigen. Te Kingston was de commandant gewaarschuwd voor het menigmaal onaangenaam optreden van de negerbevolking, waarom voorloopig bepaald werd, dat slechts de etat-major naar den wal kon gaan, mits in uniform en tot een bepaald uur. Later werd na bekomen inlichtingen van den consul hierin wijziging gebracht, wat 't gaan in uniform betreft voor den etat-major, en de vergunning ook uitgestrekt tot de onderofficieren.

Den volgenden dag werd met parade het gebruikelijk saluut gegeven, hetwelk door eene batterij achter struikgewas verscholen direct beantwoord werd. Op den v. m. kwam een hunner oorlogsschepen ter reede, waar aan boord geen spoor van Hollandsche reinheid te vinden was, ook maakte de equipage een onmilitairen indruk.

De officier van piket maakte daar aan boord ook al kennis met een generaal.

Dien dag ging de commandant vergezeld van een der luit. ter zee 1e klasse bezoeken afleggen bij de beide ministers, die den dienst waarnamen van den president, die op reis was met ongeveer 3000 man om voor zijn herverkiezing te werken, en bij de generaals, plaatselijken commandant en arrondissements-commandant.

Bij de beide eerstgenoemde autoriteiten werden de commandant en de luitenant ter zee 1ste klasse ontvangen in een zaal, rijk voorzien van spiegels en veel verguldsel. Daar werd de champagne rondgediend door iemand die, zooals wij later hoorden, brigade-generaal was; doch ieder die zich eenigszins boven het normale peil verheffen wil is daar monsieur le député, minister of generaal, zoo hij het niet pas geweest is of er candidaat voor staat. De Europeesche bevolking aldaar beleeft weinig genoegen van de spreuk Liberté Fraternité Egalité dezer republiek, daar zij geen grondbezit mag hebben en er weinig kans is dat een diefstal te hunnen huize gepleegd naar behooren berecht wordt. Verschillende Europeesche bewoners die wij ontmoetten zeiden dan ook, dat een toestand zooals tegenwoordig bestaat, bepaald niet lang meer duren kan, en zij ook zeker een geheele verandering binnen een paar jaar verwachtten.

Alle teekenen der vroegere welvaart in den Franschen tijd zijn dan ook langzamerhand verdwenen, alleen vindt men nog hier en daar ruïnes van poorten en overblijfselen van breede oprijlanen der vroegere groote landhuizen en villa's. De voorheen blijkbaar goed onderhouden wegen gelijken nu op drooggeloopen rivierbeddingen. Te St. Martin hoorden wij dan ook dat een

Haïtisch spreekwoord zegt: God verwoest de wegen en zal ze weer goed maken ook. Wij waren tijdens ons bezoek klaarblijkelijk in de periode van verwoesting. Even treurigen indruk als de wegen maken, maakt op den bezoeker de aanblik der stad met hare weidsche namen van straten en pleinen. Zoo waren de Rue des Miracles, een der hoofdstraten, en het Champ de Mars toonbeelden van verwaarloozing en slecht onderhoud. Eigenaardig was, dat de soldaten der hoofdwachten en zeer vele posten die men er heeft, voornamelijk in de nabijheid van de presidentswoning, allen verstrooid waren in de koffiehuizen of in groepen op de straat lagen of zaten te praten, te dobbelen of hun potje te koken, dat hunne geweren en eenige vaandels hier en daar op een hoopje tegen de huizen stonden en op sommige hoeken van straten zeer oude kanonnen of moderne mitrailleuses opgesteld waren. Dit alles te zamen maakte het tooneel levendig en karakteristiek, doch deed eerder denken aan eene stad in staat van beleg dan aan de hoofdstad eener vrije republiek. Een uniform dragen de soldaten daar niet, allen zijn smerig en slordig gekleed volgens eigen smaak, echter hebben zij wel allen een hoofddeksel op, dat veel gelijkt op een afgedragen Fransche kepi.

Het contrabezoek der ministers en generaals had plaats op den v. m. van Dinsdag 28 Maart en kwamen bij ons aan boord Mr. Steffen Lafontant minister van financiën en handel en belast met buitenlandsche zaken, Mr. Tancréde Auguste minister van binnenlandsche zaken, generaal Saint Ford Colin commandant van het arrondissement Port au Prince en generaal Edmund Pifly commandant van Port au Prince tevens havenmeester, in wier gevolg zich bevonden eenige adjudanten benevens de ingénieur en chef de la marine, welke laatste gekleed was in een afgedragen uniform van kapitein ter zee en een witten helmhoed droeg. De ministers waren in rok, de generaals en andere officieren vertoonden in hunne kleedingstukken de vermakelijkste combinaties van kleuren. Twee hadden zich getooid met zwarte steek met zwarte veeren en een wit kwastje er op, dat denken doet aan de scheerkwastjes op de hoofddeksels der Nederlandsche infanteristen, verder een lichtblauwe jas met lange panden, hier en daar op jas en panden een gouden embleem, een scharlaken roode broek, waarvan een der beiden deze juist scheen opgehaald te hebben aan zijn sporen, en verder droegen zij een lange sabel. In tegenstelling met hunne kleeding, was hunne houding flink en martiaal te noemen.

Nadat genoemde autoriteiten het schip bezichtigd hadden, werd van allen een fotographie genomen, waarmede zij blijkbaar zeer ingenomen waren en welke hun door tusschenkomst van den Hollandschen consul later zal geworden. Tegen den tijd dat zij vertrekken zouden kwamen twee in uniform gekleede personen een brief brengen aan een der generaals en viel 't ons op, hoe zeer die twee bedienden in netheid van kleeding uitblonken boven zoovele der aan boord gekomen hooge bezoekers.

Bij vertrek werden de ministers met het gebruikelijk aantal van 17 schoten gesalueerd.

's Middags van dien dag werd a. b. een geanimeerd at home gehouden voor eenige Fransche families, waarmede wij den eersten en tweeden dag kennis gemaakt hadden en die ons door een interessanten rijtoer in de gelegenheid gesteld hadden een weinig van de plaats te zien.

Den laatsten dag van het verblijf te Haïti maakten commandant en eenige officieren gebruik van eene uitnoodiging van den Hollandschen consul tot 't bijwonen van een diner, hetwelk hij om handelsbelangen verdaagd had tot de aangekondigde komst van Hr. Ms. „Zeeland".

De handel van Port au Prince is langzamerhand, wat den uitvoer betreft, gekomen op de W.-I. mail, dank zij 't gelukkig varen dier lijn en de nette en goed onderhouden schepen en reeds hebben twee concurreerende Amerikaansche lijnen de vaart op Port au Prince gestaakt.

Den 30 Maart op de D. W. werd Haïti verlaten en na 't ronden van 't eiland koers gezet om de Oost. Het kolenrestant, in aanmerking genomen de hoeveelheid die nog noodig zoude zijn tijdens het verblijf te Martinique, was niet groot en daarom besloot de commandant St. Thomas aan te doen ten einde de hoeveelheid een weinig aan te vullen.

Den eersten Paaschdag kwamen wij te St. Thomas aan en werd dadelijk aan een der kolensteigers gemeerd en met kolenladen begonnen. Ter reede lag het Amerikaansche opleidingsschip „Saratoga", waar a. b. op kosten van den Staat Pennsylvanië matrozen opgeleid worden uit dien Staat voor de particuliere zeil- en stoomvaart. De officieren daar aan boord waren Pennsylvanische officieren der marine, die gedurende hunne detacheering op de „Saratoga" behalve hun tractement der Vereenigde Staten nog door den Staat Pennsylvanië afzonderlijk betaald werden. Direct na aankomst der „Zeeland" werd zij door een der officieren van de „Saratoga" gecomplimenteerd en dit bezoek door den officier van piket beantwoord.

De waarnemende Hollandsche consul was Mr. MORON, wel bekend bij de officieren der oorlogsschepen die in de laatste jaren St. Thomas aandeden. Tijdens ons kortstondig verblijf aldaar toonde hij zich weder den gullen hartelijken gastheer waarvoor de eigenaar van Blue Beards Castle steeds bekend staat.

De baai van St. Thomas, waarin de „Zeeland", na het kolenladen en van den steiger halen, nog een halven dag bleef liggen, biedt met de op drie heuvels gebouwde stad en den groenen achtergrond van den achter die heuvels loopenden bergrug een aardigen aanblik. Het gezicht van dien bergrug of van de heuvels (op den rechtschen waarvan Blue Beards Castle), is nog mooier, daar men van daar meerdere groepen van schiereilanden en baaien ziet. Doordat St. Thomas in het gebied der orkanen ligt, levert het niet altijd een veilige ligplaats voor schepen en hebben de planten en gewassen er ook vaak veel te lijden.

Op de P.V. vertrok Hr. Ms. „Zeeland" van St. Thomas, ter vervolging der onderbroken reis naar St. Martin, onder het wegstoomen nog even gelegenheid gevende aan een paar sloepjes, langszijde te komen om voor eenige opvarenden 't schoone waschgoed af te geven, dat zij bijna hadden achterzeild. De riffen aan den ingang der baai zijn door twee tonnen aangeduid en zoo levert het aandoen van St. Thomas geene moeilijkheden. Na een nacht stoomen arriveerden wij op St. Martin, waar op aanzienlijken afstand uit den wal diende geankerd te worden. Na aankomst ging de officier van piket de komst der „Zeeland" melden en trof hij al dadelijk aan den aanlegsteiger eene belangstellende opgewonden menigte. Door de plaats gaande informeerde hij of men te St. Martin veel bezoek van oorlogsschepen had en antwoordde iemand, dat men nu en dan bezoek kreeg. Zoo waren de „Tromp" en de „Friso" er niet lang geleden ook geweest. Vreemde oorlogsschepen kwamen er meer. De waarnemende gezaghebber van 't eiland Mr. D. C. VAN ROMONDT, ridder O.-N.-orde, was zeer verheugd over de komst van een Hollandsch oorlogsschip. Dit was het eerste schip dat na de kroning kwam en dat men reeds lang gehoopt had te zien komen.

Ieder dweepte met Holland en met de Koningin. Wel spreken de bewoners van St. Martin Engelsch en wordt het Hollandsch slechts door enkelen gesproken, doch nergens zagen wij zooveel uiting geven van verknochtheid aan het Vorstenhuis en de Hollandsche Vlag als juist op St. Martin. Overal zag men de vlag uitsteken, een bewoner versierde zijn veranda met het opschrift: „Lang leve Koningin Wilhelmina!" Ieder deed moeite om het schip te zien en praatte over our Queen and our Dutch colours, zelfs meldden zich twee negerjongens aan om mede te gaan en ook Hollander te worden.

Voor de bevolking was indertijd de proclamatie der Koningin van 31 Augustus 1898 vertaald in het Engelsch, benevens eene beschrijving van de uitreiking der gift aan H. M. de Koningin Moeder en van het album, terwijl het vers van N. BEETS vertaald werd, alles wijzende op eene warme belangstelling in alles wat in het moederland plaats grijpt. In strijd met het aftuigend oordeel dat men gewoonlijk velt over onze kleine eilanden, moeten wij hier verklaren, dat St. Martin een eiland is, dat het bezoeken overwaard is. Het Hollandsche gedeelte is welvarender en meer bevolkt dan het Fransche en men kan bij een oponthoud van een paar dagen zeer mooie rij- en wandeltochten doen. Jammer is het dat zulke plaatsen vergeten en gemeden worden, alleen uit onbekendheid met of uit vooroordeel tegen deze kleine eilandjes onzer koloniën.

Het verblijf te St. Martin werd benut tot het houden van schietoefeningen met 't snelvuurgeschut uit de sloepen en bij daglicht en electrisch licht van boord op tegen de rotsen geplaatste schijven.

Den laatsten dag (6 April) werd op den v. m. oefening

landingsdivisie gehouden, op een terrein nabij de zoutpannen achter de stad en werd de dag besloten met een geanimeerd bal ten huize van den waarnemenden gezaghebber, dat door velen van ons werd bijgewoond.

Vrijdag 7 April op de DW. vertrokken wij van St. Martin, koers zettende naar Saba, dat vandaar bij helder weer goed zichtbaar is en waren wij te 8^u VM. ter bestemder plaatse, 't geen evenwel achteraf bleek niet de geschiktste ligplaats te zijn. Men heeft daar slechts twee landingsplaatsen, aan iedere zijde van 't eiland een, n.l. de „ladderlanding", waar 't aan den wal komen ongemakkelijk is, doch die bij doorstaanden passaat de eenige bruikbare is. De andere, zoogenaamde „seasidelanding", is in gewone omstandigheden gemakkelijker en van daar voert een steile, somtijds als een trap uitgehouwen weg naar boven. Men bereikt na een klein half uur klimmen het eerste dorp, waar zich de zetel van 't bestuur bevindt. Verder zijn nog een viertal dorpen op Saba, welke er zeer netjes uitzien en een indruk geven van eenige welvaart. Het klimaat is daar 't grootste gedeelte van 't jaar vrij gematigd en men mist de regens niet, zoodat het groen, dat voor 't grootste gedeelte 't eiland bedekt, er zeer frisch uitziet. De bevolking, voor 't grootste gedeelte blanken, houdt zich voornamelijk bezig met het verbouwen van aardappels, uien enz., terwijl de jonge mannen, bekend als goede zeelui, zeer gezocht zijn op de Amerikaansche vloot. Zoo gingen een twaalftal hunner, korten tijd na ons bezoek, hun fortuin ter zee zoeken, om, na genoeg gespaard te hebben, op Saba terug te keeren en te trouwen.

Tijdens het bezoek van den officier van piket werd door eenigen onzer eene wandeling gemaakt door de plaats, waar buiten een soort van zeevaartschool en een katholieke, een protestansche lagere school is, waar 't onderwijs in de Engelsche taal, (als zijnde de volkstaal) gegeven wordt.

Na terugkomst van den officier van piket werd het anker gelicht en naar St. Eustatius gestoomd. De ankerplaats is er n.l. niet veilig voor groote schepen, met het oog op de steile kust en de mogelijkheid dat men bij het uitschieten van den wind met 't achterschip op de steenen komt, redenen waarom men daar steeds stoomklaar moet zijn en bedacht moet wezen het anker te kunnen laten slippen.

St. Eustatius ligt niet ver van Saba en werd van daar de „Zeeland" reeds gezien bij het vertrekken van Saba. Het schijnen met het zoeklicht tijdens het verblijf te St Martin werd dan ook, zoo wij vernamen, op Saba en St. Eustatius waargenomen.

Voor 't plaatsje op St. Eustatius, Oranjestad genaamd, is eene vrij goede reede, doch kan men slechts met vletten of met shore boats debarkeeren; de laatste wijze verdient de voorkeur, aangezien het personeel daar veel zicht heeft op het aantal en de grootte der rollers op de kust, en men met hun hulp de meeste kans heeft droog aan wal te komen.

De loods gaf als merk, om in $9^1/_2$ vm. een goede ankerplaats te hebben: de poort van 't lichthuisje aan het strand open en den hoek van 't eiland in 't voorlaatste topje van St. Kitts. De aanblik op St. Eustatius geeft een treurig beeld van vroegere grootheid. Langs 't strand, over een groote uitgestrektheid ruïnes van steenen pakhuizen en gebouwen uit den tijd van den Amerikaanschen vrijheidsoorlog, toen St. Eustatius „the golden rock" heette. Toen was de plaats bewoond door 30.000 inwoners en had men er groote gebouwen, getuigende van de aldaar heerschende welvaart, nu slechts aangeduid door puinhoopen en stukken van muren, die een jongen zouden doen watertanden bij 't roovertje spelen.

Van al die grootheid is niets overgebleven, nadat de Engelschen door het in der tijd veroveren van 't eiland een einde maakten aan handel en scheepvaart op Amerika, en aldaar een buit, toen ter tijd op 50 millioen geschat, maakten. Nu is het eiland een der armoedigste, zoo niet het armoedigste eiland onzer West-Indische bezittingen. Toch vindt men overal en voornamelijk op de wegen en paden in 't binnenland de sporen terug van bouworde en aanleg, waardoor onze voorvaderen zoo'n karakteristiek stempel drukten op alle plaatsen, waar zij zich vestigden en de herinnering aan 't moederland zoodoende levendig hielden.

Een wandeling van eenigen onzer naar den uitgebranden krater was 's anderen daags zeer de moeite waard en voerde langs aardige begroeide paden en wegen, langs bloeiende aloë's en door een droge bedding van een beekje, de helling van den berg, welke steeds steiler werd, op. Halverhoogte van den top gekomen, vonden wij eene goede beschutting tegen de zon door schaduwrijke boschjes, welke gaandeweg overgingen in een groot woud, 't welk den geheelen top, kraterrand en het inwendige van den krater met een typisch tropischen plantengroei bedekte. Het afdalen in den krater zou moeielijker geweest zijn, te meer daar hier geen pad meer was, waren niet de van de boomen afhangende takken en lianen ons ten dienste geweest. — Deze tocht wordt den bezoeker van St. Eustatius zeer aanbevolen. — Van den kraterrand heeft men een prachtig gezicht over 't eiland en krijgt men den indruk, dat de hellingen en vlakten slechts op nijvere arbeiders wachten, om ze in cultuur te brengen en 't eiland wederom productief te maken. Na twee dagen verblijf werd St. Eustatius verlaten en zullen de bewoners daar misschien in jaren wederom geen Hollandsch oorlogsschip zien.

Van St. Eustatius ging de reis naar Martinique, welke route in een etmaal werd afgelegd. Toen de „Zeeland" aldaar ter reede ankerde, werd zij door niemand verwelkomd en misten wij daardoor de noodige gegevens voor een eerste bezoek aan den wal. Dit kwam voornamelijk doordat geen Fransch oorlogsschip ter reede was en in de plaats geen Hollandsche consul ter vervanging van den onlangs overledenen was aangesteld.

De loods zeide wel dat de agent-général de la Compagnie Transatlantique de functie van consul waarnam, doch bij nader onderzoek bleek, dat die heer wel zeer voorkomend en hulpvaardig was, doch zich niet wilde beschouwd zien als waarnemend consul. De officier van piket had eenige moeite om zich van zijn plichten te kwijten, aangezien op 't gouvernementsgebouw niemand aanwezig was en ook ten huize van den garnizoenscommandant alles in diepe rust was.

Het schijnt dan ook de gewoonte te zijn te Martinique om van 11u tot 3u bureaux enz. te sluiten en geen bezoeken af te wachten; dien tijd vindt men ook de meeste winkels dicht. — Een bezoek werd 's middags ontvangen van den officier van piket van een Spaansch eskadertje, dat in een binnenhaven lag. Het waren drie kleine oorlogsschepen, welke kolen noodig hadden. Een der drie, dat van moderne constructie was, werd te koop aangeboden, aangezien men in Spanje opzag tegen de onkosten van nieuwe ketels en andere noodige voorzieningen.

De havenmeester te Martinique, die medegedeeld had, dat hij den kolonel te half vier een bezoek zoude brengen, verscheen eerst te 4u15, terwijl de kolonel, garnizoenscommandant, die eveneens zijn komst te voren aangekondigd had, 24u later dan gezegd was aan boord kwam. Wat ons bij de Engelschen steeds opviel, n.l. de stiptheid in 't afleggen en beantwoorden van bezoeken, het introduceeren in clubs, 't bewijzen van kleine beleefdheden aan ons zoowel door autoriteiten als van particuliere zijde, misten wij in deze plaats van Fransche zijde. Ook hoorden wij, dat de officieren van een der Amerikaansche kruisers, welke onlangs daar geweest was, dezelfde opmerking gemaakt hadden.

Martinique is een zeer mooi eiland, dat gelegenheid biedt voor de prachtigste wandelingen en over zijn grootste oppervlakte rijk begroeid is. Kleine fietstochten zijn er goed te doen, doch een tocht naar St. Pierre, welke o.a. door een onzer werd ondernomen, moet als zeer gevaarlijk sterk afgeraden worden. Wat de wandelingen betreft, deze kan men in alle richtingen even ver uitstrekken; als men slechts wil, beloonen deze zeer zeker de moeite. Fort de France, alwaar Hr. Ms. „Zeeland" geankerd lag, is de hoofdzetel van bestuur en van garnizoen, doch St. Pierre is aanzienlijker stad en de voornaamste handelsplaats, vanwaar tweemaal daags een stoombootje op Fort de France vaart.

Zooals in alle Fransche plaatsen waren te Fort de France café's, waar men na zonsondergang heerlijk buiten zat, en werd daarvan druk gebruik gemaakt door clubjes Fransche officieren, die met hunne nette kepi's en voor de tropen zoo geriefelijke witte uniform, hun societeitsuurtje daar doorbrachten. De consul te St. Lucia schreef den commandant naar Martinique een brief, waarin hij ZHEG. kennis gaf van de a.s. komst van admiraal SAMPSON met 6 groote schepen op St. Lucia, ten einde kolen te laden en raadde hij den commandant aan, zoo deze niet te lang met kolenladen wilde wachten, vóór de komst der

Amerikaansche schepen aanwezig te zijn en een begin gemaakt te hebben met laden.

De „Zeeland" vertrok dan ook Vrijdagsmorgens 14 April van Martinique en kwam 's middags te Port Castries aan, alwaar nabij den kolensteiger op boeien gemeerd werd. — Ondertusschen waren a/b reeds de noodige toebereidselen gemaakt om vóór het kolenladen eene beleefdheid te bewijzen aan den Holl. consul en zijn vrouw en aan eenige autoriteiten en particulieren met wie wij de vorige maal kennis gemaakt hadden.

Daartoe was reeds te Martinique aan den consul getelegrapheerd en daar groen, slingers en andere benoodigdheden ingekocht.

In vereeniging met 't groen en de slingers maakte de medegenomen illuminatiekabel het ons gemakkelijk eene aardige en nette versiering op 't halfdek en de kampagne aan te brengen. Te St. Lucia konden wij nog meer werk van de versiering maken, doordat de vrouw van den consul 's middags tal van rozen, bloemen en planten bij ons aan boord zond. De schipper kon de verzoeking niet weerstaan de blikken, waarin de verschillende palmpjes en planten stonden, eventjes nog gauw te lakken.

Bij aankomst te St. Lucia wederom geene brieven uit Holland, slechts twee à drie brieven zonder kruis hadden tot hier door kunnen dringen. Van den consul ontvingen wij een lijst van 80 personen, die aan onze door hem rondgezonden invitaties des avonds gevolg zouden geven, waarop onmiddellijk 't grootste deel van den etatmajor wederom aan 't werk toog, om nog een paar honderd sandwiches en eenige terrines bowl bij te maken. De vrouw van den consul, Mrs. RENSHAW, had bereidwillig aangenomen 's avonds te recepiëeren. Te 4u lagen eenige sloepen gereed de genoodigden aan boord te brengen en verzamelde zich langzamerhand een uitgelezen gezelschap op halfdek en kampagne, schip en versieringen roemende, terwijl 't muziekkorps van de „Zeeland" eenige goed uitgevoerde concertnummers ten gehoore gaf. Na aanboordkomst van den gouverneur van St. Lucia werd ons aller verlangen bevredigd, toen de kapelmeester aan het programma der dansen begon en een geanimeerd bal 't verdere gedeelte van den avond in beslag nam. De longroom was ingericht als refreshmentroom en 't verblijf en de hut van den 1en officier dienden voor dameskleedkamer. — Door den aard van het gezonden telegram uit Martinique was de invitatie door den consul gesteld van 4u tot 8u, en niet, zooals in de Engelsche bezittingen hier ook wel gebruikelijk is, van na half negen. Hierdoor ontstond te 8u eenige weifeling onder de gasten of zij zouden blijven of niet, doch na eene kleine verklaring onzerzijds, dat wij gaarne de partij verlengd zagen, bleef men tot 10 uur alleraangenaamst bij elkander en werden vele afspraken voor de volgende dagen gemaakt, wat betreft pic-nic's, tochtjes en bezoeken. Tot het welslagen van dien avond werkte zeer zeker mede de muziek der „Zeeland", welke onvermoeid tot 't laatst speelde en gedurende het dansen

bijzonder goed 't tempo wist te bewaren. — Wij oogstten dan ook zeer veel lof in met „the nice band of the „Zeeland", waar ieder den mond vol van had.

Den volgenden dag begon 't kolenladen en werd 's middags een pic-nic gehouden op eene estate, welke buiten de baai aan 't strand gelegen was. Deels te paard of per fiets, deels met de stoomsloepen gingen de deelnemers naar de plaats van bestemming en brachten den middag zeer geanimeerd door. Den derden dag van ons verblijf, Zondag 16 April, konden we onze rijkunst beproeven, daar de consul een tocht te paard georganiseerd had naar een bergtop in 't binnenland, welke tocht aanvankelijk dreigde in 't water te vallen, daar het op den v.m. steeds regende. — Evenwel klaarde 't weer te 10u op en werd te 10u30 opgestegen, waarvan een fotographische opname gemaakt werd, om de eigenaardige costumes der ruiters te vereeuwigen. De slobkousen, die allen droegen, voldeden op den tocht zeer goed. Na een bijzonder mooien rit langs hellingen en ravijnen, door een rijk begroeid landschap, werd korten tijd halt gehouden, ten einde wat op adem te komen en de achterblijvers in te wachten. Hierna begon het moeilijkste gedeelte voor de paarden en kon meestal slechts achter elkander gereden worden. Een dicht begroeid bosch strekte zich ter weerszijden van den steilen weg uit, terwijl ravijnen van wel „100 vaam geen grond", nu en dan gepasseerd werden. Het landschap was daar onbewoond, daar geen nederzettingen op dat gedeelte zijn, alleen werd nu en dan een passeerende neger of hindoe ontmoet. Na ongeveer twee en een half uur rijden werd halt gehouden en afgestegen bij een soort van bron, waar heerlijk koel en helder water uit de rotsen droop. Wij waren toen ongeveer 150 voet verwijderd van den top der Piton Flour, die niet te beklimmen is, aangezien geen weg er heen voert en men dus genoodzaakt is zich een weg te kappen door een echt tropisch oerwoud.

Naar deze halte was te voren personeel gezonden met ververschingen en hier kon de inwendige mensch ruim versterkt worden. Enkelen onzer maakten van hier nog eene wandeling verderop langs den weg, die van hier steil daalt en werd de moeite ruimschoots beloond door het bijzonder mooie uitzicht, dat men dan krijgt over de geheel bebouwde vallei van Dennary en den achtergelegen bergrug, waarachter de zee aan de Oostzijde van 't eiland zichtbaar was.

Elk een die St. Lucia aandoet wordt deze tocht warm aanbevolen, ook te voet is hij wel te doen. Men noemt den tocht gewoonlijk naar Barra Carra en men heeft slechts den weg van Castries naar Dennary te volgen.

Te ongeveer 4 uur waren wij terug ten huize van den consul, alwaar wij ons eenigszins opfrischten en uit konden rusten van de vermoeienissen der voor ons ongewone bewegingen. Eenigen konden dan ook den volgenden dag hier en daar eene verkleuring der huid constateeren. Aan boord werd dien dag door de negers en negerinnen 't kolenladen ijverig voortgezet

en was men dan ook 's middags met 773 ton gereed met laden. Den volgenden morgen werd direct afgehaald en op de rendez-vous-boei gemeerd, waar wij de vorige maal ook den laatsten dag lagen.

Te 7 uur stoomden drie der schepen van admiraal SAMPSON de baai in, zijnde de „Texas", de „Marblehead" en de „New-ark", waarvan de twee laatsten aan den kolensteiger en de „Texas" tegen een kolenboot op de boeien meerde. Van elk hunner bracht de commandant officieel bezoek hier aan boord en prezen zij allen den netten afbouw en de zoo onmisbare stalen beschietingen van het schip. Hun bezoek werd 's middags voor 't vertrek beantwoord en ontmeerde te ongeveer 3 uur de „Zeeland" om, buiten de baai gekomen, koers te zetten naar Trinidad. Er waren n.l. een paar dagen economie gemaakt op 't reis-programma en daardoor kon die tijd gebruikt worden dit eiland aan te doen en alles in gereedheid te brengen voor de voorgeschreven proeven met vol vermogen en maximum-vermogen der machines.

Trinidad werd na een dag stoomen bereikt en 's middags van den 18en April geankerd ter reede van Port of Spain. Deze reede heeft goeden ankergrond, doch is vrij ondiep, zoodat dan ook 't schip in $4^1/_2$ vm. water liggende, ongeveer twee Engelsche mijlen van de landingspier lag. Op Port of Spain heeft men geen saluutbatterij en het ligt in 't voornemen het nog aanwezige garnizoen van dit eiland en de andere Engelsche eilanden samen te trekken op Kingston te Jamaica en Castries op St. Lucia, alwaar men druk aan het bouwen was en ook van plan is een torpedoboot-station in te richten.

Port of Spain is een aanzienlijke handelsstad, (getuige de druk bezochte reê aldaar) met ruime straten en groote gebouwen en winkels, terwijl een vlakte in de bovenstad met huizen en villa's, zoowel groote als kleine, omzoomd, ons eenigszins deed denken aan 't Koningsplein te Batavia, dat echter een rijkeren indruk maakt. De tuin van den gouverneur grenst aan deze vlakte, Savanna geheeten, en is voor 't publiek open gesteld. Hierin verschaft een koepeltje op een heuvel den bezoekers 't uitzicht over de geheele stad en 't grootste gedeelte der reede. Ook andere punten zijn de moeite van 't bezoeken waard. De wegen zijn er alle goed onderhouden en zeer geschikt voor fietstochten.

Den laatsten dag werd door den Hollandschen consul een avondpartij gegeven, waaraan een zevental leden van den etat-major deelnamen. 's Morgens vroeg van den 21sten werd 't anker gelicht en Trinidad verlaten. De proef met vol vermogen, 6000 I.P.K., liep ongeveer ten einde, toen B.B. H.D.-krukpen-metaal begon warm te loopen en nu werd niet overgegaan tot de proef met maximum-vermogen 8000 I.P.K., voor dit nagezien zoude zijn; echter kon dit vooreerst niet geschieden, daar S.B. condensor 3 lekke pijpjes bleek te hebben en S.B. L.D.-metaal warm werd. S.B. machine werd nu gestopt en B.B. langzaam te werk

gehouden om stuur in 't schip te houden. Dit ging dan ook bij 40 à 50 omwentelingen en 10° roer-uitslag, de wind B.B. vóór in zijnde, vrij goed. Nadat S.B. machine weer voor den dienst gereed was, werd B.B. gestopt, ten einde de H.D. metalen af te nemen en op te werken. Den 22sten 's avonds 7u30 werd dan ook de reis naar Paramaribo voortgezet met 72 omwentelingen der machines.

De B.B. condensor had in tijden niets van zich laten hooren en werd op de H.W. weer eens lek, zoodat wederom op een been gehinkt moest worden, tot men op den V.M. van den 23sten ten slotte met beide machines de reis voltooide.

(Wordt vervolgd).

Noot betreffende bladz. 100, vorige aflevering.

Niet door 't invoeren van een vogel zijn te St. Lucia de slangen die er eertijds huisden grootendeels uitgeroeid, doch door de invoering van een soort van egel of groote rat. Op Trinidad wil men daar echter niets van weten en wordt de invoering er van gestraft met boete van 3 pnd.

VERZENDEN VAN BRIEVENMALEN AAN NEDERLANDSCHE ESKADERS EN OORLOGSSCHEPEN BUITENSLANDS.

In het Marineblad 1895/96 vinden wij een stukje over marinescheepsposten, duidelijk en uitvoerig de voordeelen opsommende, die de verzending per gesloten postzak, van Nederland naar een in den vreemde zijnden oorlogsbodem, biedt.

In 1896 bij Resolutie van 7 Februari E n°. 49 werd per circulaire zeemacht 112 de invoering van het in 't Marineblad besproken systeem aangekondigd en verheugde een ieder zich op buitenlandsche reizen behoorlijk op tijd brieven te zullen ontvangen, zonder kans op kwijt raken van brieven of van steeds nasturen van mails. Het plaatsen slechts van een kruis op het couvert was voldoende om verzekerd te zijn van eene verzending per postzak en werd men bovendien gewaarschuwd dat brieven die niet van een kruis voorzien zijn, gevaar loopen niet in de brievenmalen te worden opgenomen. Tevens heet het dat de brievenverzending naar de Oost- en West-Indische bezittingen plaats heeft op de gewone wijze, die naar de plaatsen in Europa op alle even datums en naar de overige havens naar den loop der posten.

In den beginne was met de verzendingen der brieven niet alles zooals 't wel gewenscht werd, getuigen de teleurstellingen

a/b. „Nautilus" er mede ondervonden en werd o. a. op Hr. Ms. „Kortenaer" te Malta liggende gemerkt dat brieven, welke voorbedachtelijk zonder kruis afgezonden waren, op de post met een kruis gemerkt waren en in den postzak waren doorgezonden. Te verwachten was echter, dat langzamerhand de postdienst tusschen Nederland en de buitenslands vertoevende schepen volmaakter zoude worden en viel het den opvarenden Hr. Ms. „Zeeland" te meer tegen, toen zij voortdurend de dupe waren van ongeregelde postverzendingen uit 't vaderland.

Den 5en Maart te St. Lucia aangekomen, (ieder wist dat Hr. Ms. „Zeeland" aldaar het eerste zou arriveeren om kolen te laden), werd geen postzak ontvangen, wel echter twee brieven zonder kruis. Daarop den 10en Maart te Curaçao komende, geen postzak, doch wederom eenige losse brieven, zoo ging 't ook met de mails van 15 en 18 Maart, welke laatste ons naar Aruba werd nagezonden. Geen postzakken doch slechts brieven zonder kruis en een enkele met kruis, die aan den postzak scheen ontsnapt te zijn. Eindelijk den 21en Maart te Kingston (Jamaïca) brievenmalen. Geen zakken, doch pakjes met en zonder cartonnen adresje er aan en met rood potlood beschreven benevens vele losse brieven. Een brief zelfs van 27 Februari, doch zonder kruis en een van 28 Febr. zonder kruis. Het vreemdst van alles was dat deze laatste brief te Kingston reeds in handen kwam en een brief met 't zelfde adres van een dag eerder pas 10 April te Martinique ontvangen werd. Beide brieven, de eene 27 Febr. van Rotterdam 10 April te Martinique, de andere 28 Febr. uit Vlissingen 21 Maart te Kingston, droegen bovendien het vriendelijke verzoek: „To the care of the Dutch Consul at Kingston (Jamaïca)."

Te Haïti kwam 27 Maart de Hollandsche mailboot zonder mailzak, met slechts een paar losse brieven en eenige goederen voor ons.

Te St. Martin 4 April geen mail, doch dit was te verwachten, er lag toevallig een briefkaart zonder kruis, die naar St. Martin gestuurd was, doch van ouden datum was.

Te Fort de France—Martinique werden weer officieele mails ontvangen, geen zakken, doch pakjes, bijeengebonden evenals te Kingston. Velen der opvarenden Hr. Ms. „Zeeland" waren echter teleurgesteld in hunne verwachtingen, doordat vele brieven, die men wist dat tot 20 en 21 Maart uit Holland verzonden waren met adres Martinique *en met kruis*, niet aangekomen waren.

Te Paramaribo aangekomen, 23 April, werd wel is waar deze teleurstelling niet, maar dan toch de ongerustheid over 't uitblijven der brieven weggenomen, toen weder eenige pakjes, geen zakken, met brieven ontvangen werden en de verloren gewaande brieven terecht kwamen. Het blijft echter voorloopig een puzzle te weten hoe o. a. een brief van *13 Maart uit Holland*, van 2 April (gestempeld bij aankomst) te Paramaribo blijft

vertoeven en uit dezelfde plaats een brief van *20 Maart uit Holland* reeds 5 April te Martinique ligt.

Deze feiten brachten mij op het idee de lezers van het Marineblad in te lichten hoe treurig het nog gesteld is met de zorg die m. i. aan onze mails besteed wordt, en den lezers te raden, zoolang de verzendingen niet meer afdoende geregeld zijn, de brieven aan de in zee zijnde schepen voorloopig zonder kruis te zenden. Men loopt dan de kans, dat die brieven niet in de brievenmalen worden opgenomen. Ook verdient het overweging de brieven aan de respectievelijke Consuls te adresseeren en geen naam van 't schip te vermelden, daar de vrienden buitenslands toch steeds bij den Consul omtrent de aangekomen brieven informaties inwinnen.

Voor onduidelijk geschreven adressen of voor de brieven naar die schepen die geene vooruitbekende reisroute volgen, blijft de postzak steeds 't zekerste vervoermiddel, doch voor het wisselen eener geregelde en vlugge correspondentie zullen wij er nog wat geduld mede moeten oefenen.

H. J. A.

ROERVERKLIKKER MET GLYCERINE.

Het hierop betrekking hebbende artikel van den heer Botje, voorkomende in een der laatste afleveringen van dit tijdschrift, met belangstelling gelezen hebbende, kan o.g. de verzoeking niet weerstaan, hier mede te deelen, dat reeds vóór 1889 door den heer van Gijn, baas der stoomwerkplaats van de Marinewerf te Willemsoord, het denkbeeld is geopperd om door middel van twee glycerine-cylinders met zuigers en pijpleiding een handelbeweging van de commandobrug over te brengen naar eenige andere plaats in het schip, dus niet alleen als roerverklikker, maar ook als telegraaf.

In 1896 werd zelfs door den heer van Gijn een model vervaardigd, dat, naar o.g. kan getuigen, goed voldeed; voorzoover mij bekend, is dit principe het eerst toegepast in 1892 bij de Cunardliners „Campania" en „Lucania" en wel tot overbrenging van de beweging van den stuurhandel op de brug naar dien bij de stuurmachine in het beneden-achterschip.

Dat het navolging heeft gevonden is niet te verwonderen, want eenvoudiger en doelmatiger systeem is, dunkt mij, moeilijk te bedenken.

Den heer van Gijn, den practisch ervaren technicus, die zich reeds zoo verdienstelijk heeft gemaakt met het ontwerpen en aanbrengen van eene veiligheidsinrichting op de machinerie in genoemde werkplaats, zij hier rechtmatige hulde gebracht.

Eere wien eere toekomt.

G. L. Goedhart.

UIT DE PERS.

De „Nieuwe Rotterdamsche Courant" van 19 Mei 1899 bevat het volgende bericht:

Nederlandsche Diepzee-expeditie. — Het bestuur der Maatschappij ter bevordering van het natuurkundig onderzoek der Nederlandsche Koloniën heeft van prof. MAX WEBER, den leider der Siboga-expeditie, een brief van 18 Maart ontvangen, waaraan het volgende ontleend is:

Mijn eerste bericht over de werkzaamheden der expeditie — al loopt het ook slechts over een kort tijdsbestek — kan zeer gunstig luiden.

Verschillende vischtuigen en instrumenten zijn in toepassing gebracht en hebben met veel succes gewerkt; zoo zelfs, dat enkele niet onbelangrijke gegevens verkregen zijn.

Reeds op den eersten dag van ons vertrek van Soerabaja werd op 1400 M. afstand van het rif Zwaantjesdroogte de kor buiten boord gezet en met een bescheiden vangst opgehaald. Hierbij bleek, dat de inrichtingen voor de werkzaamheden alleszins voldoende waren, al zal ook de aard van het stoom-ankerspil vaak ons geduld bij het ophalen van kor en dreg op de proef stellen en het laboratorium veel eischen van de inschikkelijkheid der laboranten.

Bezuiden Madoera blijvende, kwamen wij op 9 Maart te Djankar ten anker en deden daar het eerste strandonderzoek benevens dreggingen van uit de stoomsloep. Gedurende deze en de volgende dagen werd het Plankton-net van HENSEN in werking gesteld en herhaaldelijk de densiteit en temperatuur van het zeewater op den bodem, aan de oppervlakte en in de tusschengelegen waterlagen vastgesteld.

Op 10 Maart werd voor het eerst het loodingstoestel van LEBLANC op een diepte van 291 M. gebruikt, terwijl een waterschepper van SIGSBEE en (voor seriale temperatuurswaarnemingen) maximum- en minimum- benevens kantel-thermometers daarmede verbonden waren. Alle instrumenten, evenals het LUCAS-lood, dat aanvankelijk op geringe diepte uitsluitend gebruikt werd, werkten uitstekend en werden vervolgens bij voortduring gebruikt in het zeebekken tusschen straat Bali — waar wij bij Badjoelmati op 11 Maart ten anker kwamen voor onderzoek van het rif aldaar — en de Kangeang-eilanden.

Bij deze eilanden vertoefden wij twee dagen, deels voor zoölogisch en algologisch onderzoek, deels om de vangst der vorige dagen te sorteeren en te verpakken, werkzaamheden die tijdens de vaart nog al bemoeilijkt werden door de beweging van het schip. De vangst toch was niet onbelangrijk, vooral

Donderdag, 25 Mei liep te Nieuwediep binnen de Engelsche **torpedokanonneerboot „Circe"**, van 810 ton waterverplaatsing. De Engelsche marine telt 11 schepen van dit type. Zij zijn 70 M. lang, 8.2 M. breed en hebben 3.4 M. diepgang. Hunne respectieve proeftochtsnelheden varieerden van 18.3 mijl („Leda"), tot 20 mijl („Speedy"), terwijl het hierbij ontwikkeld vermogen met geforceerden trek varieerde van 3508 („Circe") tot 3962 I.P.K. („Renard"). Met natuurlijken trek ontwikkelen zij 2500 I.P.K. en alsdan is hun vaart gemiddeld 17 mijl. Alleen de „Speedy" is voorzien van waterpijpketels, welke 4500 I.P.K. moesten kunnen ontwikkelen, doch bij proeftocht het tot 4703 brachten. Alle liepen in '91 à '92 te water en hebben twee schroeven. Hunne bewapening bestaat uit II à 12 cM. (snelv.), waarvan één op 't verhoogde voordek en één achteruit, IV à 5.7 (snelv.), waarvan twee geheel vooruit onder vorengenoemd dek en twee in de breede zij, en II MAXIM's; voorts uit V -torpedo-lanceer-inrichtingen, namelijk één vaste boegbuis en aan weerszijden een dubbeltorpedokanon op middenpivot. De bemanning bestaat uit 90 koppen.

De eerste torpedokanonneerbooten waren 4 van het „Rattlesnake"-type, in '86—'87 te water gelaten en 550 ton verplaatsende. Deze stuurden door hun geringen diepgang slecht en namen bij slecht weer te veel water over. Daar deze schepen bestemd zijn de eskaders in zee te vergezellen, eclaireursdiensten te verrichten en torpedobootaanvallen af te weren, werd hun zeewaardigheid door 't vergrooten van 't type verbeterd.

In '89 volgden toen zeven stuks, type „Sharpshooter", van 735 ton, die in '92 gevolgd werden door de elf aan 't begin genoemden. In '94 werd de grootte nog meer opgevoerd door 5 stuks te bouwen van 1070 ton (type „Dryad").

De kosten van die van 550, 735, 810 en 1070 ton zijn respectievelijk *f* 430000, *f* 660000, *f* 720000 en *f* 900000.

CHINA.

De beschermde kruiser **„Hai-Tien"**, van 4300 ton, deed eenige proeftochten: 6-uurs met nat. trek, gaf gemidd. 22.6 mijl; 4-uurs met gef. trek, 17000 P.K., gevende 24.1 mijl. (*le Yacht*).

De vier Chineesche torpedobootjagers **„Hai-Lung"**, **„Hai-Njin"**, **„Hai-Ching"** en **„Hai-Hoha"**, gebouwd bij SCHICHAU, zijn 59 M. lang, 6.4 M. breed, en hebben een diepgang van 1.5 M., bij een waterverplaatsing van 250 ton. Twee triple-expansie-machines ontvangen hun stoom uit THORNYCROFT-ketels en ontwikkelen 6500 P.K., voldoende om een 32-mijlsvaart te verzekeren. De bewapening bestaat uit VI 4.7 cM. De equipage bedraagt 34 man. (*le Yacht*).

DUITSCHLAND.

Op de werf te Wilhelmshaven is met den bouw van het slagschip **„C"** een aanvang gemaakt. (*Mitth.*).

De begrooting voor 1899 beloopt 133.418.619 Mark, tegen 122.074.548 Mark in 1898. De verhooging is voornamelijk een gevolg van het verder ten uitvoer brengen der wet van 10 April 1898, die de vlootsterkte regelt.

Van de verhoogde posten valt als bijzonders op te merken:

Op de afdeeling Reichs-Marine-Amt 184.790 Mk., en wel voor personeelvermeerdering van het Reichs-Marine-Amt, waaronder de aanstelling van een Oberbibliothekar, voor vermeerdering van bureaux, waarvan 11 voor de nautische afdeeling, voor verhooging van de toelage voor de Marine-Rundschau van 5000 Mk. op 20.000 Mk., voor de bibliotheek van 9000 op 14000 Mk., voor vermeerdering en vernieuwing van kaarten 25000 Mk., voor omwerking van het leerboek der navigatie 16000 Mk.

Op personeel der Marinetheile 1.088.935 Mk., door vermeerdering van de sterkte der zeeofficieren met 1 Vice-Admiral, 1 Capitän zur See, 4 Corvetten-Capitäne, 3 Capitän-Lieutenante I Cl., 3 II Cl., 11 Lieutenante zur See, 7 Unterlieutenante zur See, 1 pensionierten Officier, 40 Seecadetten en 20 Cadetten voor den stoomvaartdienst met 1 Stabs-Ingenieur, 1 Ober-Ingenieur, 5 Ingenieure en 6 Unter-Ingenieure, dan verder voor onderofficieren en minderen.

Voor de vermeerdering van 't materieel komen als 1e termijn voor 6.000.000 Mk. voor de Linienschiffe C, D en E, 2.000.000 Mk. voor de kleine kruisers C en D, 2.400.000 Mk. voor een Torpedoboot-Division.

Verder worden er gelden uitgetrokken voor den aanbouw eener katholieke kerk te Cuxhaven en een te Willemshaven.

(*Mitth. a/d Geb. des Seew.*).

In de „Marine-Rundschau" 10e jaargang no. 5 blz. 517—551 komt onder 't hoofd „Selbstthätige Steuerung der Torpedo's durch den Geradlaufapparat" een zeer interessant stuk voor over 't nut van den **koersregelaar**.

Een 24-tal teekeningen, figuren en schetsen zijn bij den tekst gevoegd.

ENGELAND.

De twaalf torpedobootjagers, die in het voorjaar zijn toegestaan, zijn opgedragen aan de firma's FAIRFIELD & Co. aan de Clyde; VICKERS, SONS AND MAXIM in Barrow; LAIRD BROTHERS in Birkenhead; PALMER's Co. in Yarrow on Tyne; HAWTHORNE, LESLIE AND Co. in New-Castle en DOXFORD in Sunderland.

Messrs. THORNYCROFT zullen bovendien nog **2 of 3 torpedobootjagers** te bouwen krijgen. Zij zullen 300 ton water verplaatsen en met 6000 I.P.K. 30 mijl moeten loopen. Na aflevering dezer bestellingen zal de Engelsche marine over ruim 100 torpedobootjagers beschikken. (*Mitth.*).

Van de tot **aanbouw toegestane schepen** zal het te Hull op stapel staande slagschip genoemd worden „Russell", en dat te

Birkenhead „Exmouth". Van de kruisers zal degene, welke te Barrow gebouwd wordt, heeten „King Alfred" en die te Pembroke op stapel gezet wordt „Drake", terwijl die, welke aan de Clyde worden gebouwd, de namen „Africa" en „Leviathan" verkrijgen.

De slagschepen zullen werken met 18000, de kruisers met 30000 I.P.K.; alle schepen worden voorzien van Belleville-ketels.

(*Mitth.*).

Bij de „FAIRFIELD-Company" en de „London and Glasgow Shipbuilding Cy" zal ieder een **gepantserde kruiser** van 9800 ton en 23 mijlsvaart gebouwd worden. (*le Yacht*).

Het slagschip **„Implacable"**, het derde van de „Formidable"-klasse, is den 11^{den} Maart te Devonport van stapel geloopen.

(*Mitth.*).

Het slagschip **„Glory"** is 11 Maart door LAIRD BROTHERS te Birkenhead te water gelaten. Dit schip behoort tot de „Canopus"-klasse. De „Glory" kwam te water voorzien van de pantsering van citadel, kazemat en barbette, benevens een gedeelte der ketels, de hulpmachines en de pijpleiding. De waterverplaatsing bedroeg 9000 ton. (*Mitth.*).

Den 24en April is te Pembroke de niet gekoperde gepantserde kruiser **„Drake"** op stapel gezet. Waterverplaatsing wordt 14100 ton, indicateurvermogen 30 000 PK. en de snelheid bij geforceerden trek 23 mijl. Van twee dergelijke schepen wordt een besteld te Londen bij de „FAIRFIELD-Company" en één te Glasgow bij de „London and Glasgow Shipbuilding and Engineering Company". (*le Yacht*).

Den 9^{en} Mei is te Pembroke te water gelaten het nieuwe Koninklijke Jacht, genaamd **„Victoria and Albert"**. Het is 15 December 1897 op stapel gezet, is van staal met houten dubbeling en gekoperd en over eene groote lengte van een dubbelen bodem voorzien. Een langsscheepsch waterdicht schot reikt tot aan de waterlijn en verder wordt het schip in talrijke waterdichte compartimenten verdeeld. Over drievierden der lengte zijn kimkielen aangebracht. Het wordt voorzien van barkstuig, met een grooten mast van 48,8 M. hoogte en electrische verlichting. De voornaamste afmetingen zijn: lengte over alles 133,75 M., lengte tusschen de loodlijnen 115.5 M., breedte 15,2 M., diepgang vóór 5,18 M. en achter 5,79 M., bij eene waterverplaatsing van 4765 ton. Twee triple-expansie-machines met vier cylinders, opgesteld in twee langsscheepsche waterdichte compartimenten, zullen 11000 P.K. ontwikkelen bij 140 omwentelingen en met gedwongen trek eene snelheid van 20 mijl, anders 17 mijl geven. De stoom wordt ontwikkeld in 18 Belleville-ketels met économiseurs in twee compartimenten. Met den gewonen kolenvoorraad en een 14-mijlsvaart kunnen 2000 mijlen worden afge-

legd, d. i. ongeveer van Portsmouth naar Malta. Al het benoodigde hout zal langs electrischen weg onbrandbaar worden gemaakt. (*le Yacht*).

De kruiser 3e kl. „**Pyramus**" van 2135 ton, 7000 I.P.K. en 20 mijl, gebouwd bij PALMER, is den 20sten April te Sheerness aangekomen. Hij zal te Chatham klaar gemaakt worden voor zijne proeftochten. (*le Yacht*).

De 1e kl. kruiser „**Amphitrite**" van 11000 ton, 18000 P.K. en 21 mijl begon zijn proeftochten met een van 30 uren met $1/_5$ van zijn vermogen. Met 15,09 atm. keteldruk werd verkregen 3751 P.K., 73 omw, en 13.3 mijl. Kolenverbruik 0.69 KG. per uur per P.K.

Een 30 uurs proeftocht met 13500 P.K., welke door averij aan een hoogdruk-cylinder gestaakt moest worden, werd later herhaald met den uitslag, dat met 17.7 atm. keteldruk verkregen werden 13695 P.K., 111 omw., 19,5 mijl, kolenverbruik 0.65 K.G. per uur per P.K. (*le Yacht*).

De 1ste kl. kruiser „**Amphitrite**" van 11,000 ton deed een 8-uurs proeftocht met gef. trek; met een keteldruk van 19,6 atm. werd verkregen 18,229 P.K. en gem. 20,78 mijl, met een kolenverbruik van 0,71 KG. per uur per P.K. (*le Yacht*).

De torp.-jager „**Albatross**" van 330 ton, 8000 P.K., gebouwd bij THORNYCROFT, deed een 2en voorloopigen proeftocht, n.l. 3 runs op de gem. mijl. Resultaten: 17,2 atm. keteldruk, 400 omw. en 32,3 mijl. (*le Yacht*).

De torp.-jager „**Leven**" begon zijn proeftochten. 't Gemiddelde van 3 uren was 30,2 mijl en 't gemiddelde van 6 runs op de gem. mijl 30,67 mijl. (*le Yacht*).

De torp.-jager „**Bullfinch**" zou een zelfden tocht met gef. trek doen, daar evenwel na $1^1/_2$ uur de snelheid niet boven 29 mijl kon gebracht worden, werd de boot naar de haven teruggezonden.

(*le Yacht*).

De torp.-jager „**Bullfinch**" hervatte zijn voorloopige proeftochten, het gemiddelde van 6 runs was 30,19. (*le Yacht*).

De torp. kan. boot „**Sheldrake**" deed een proeftocht met 1500 P.K., 1000 mijlen werden in 68 uren afgelegd, gevende een gem. van 14,7 mijl, kolenverbruik 0,72 KG. per uur per P.K

(*le Yacht*).

De 3e kl. kruiser „**Barham**" van 1830 ton, 6000 PK. en $19^1/_5$ mijl, die waterpijpketels THORNYCROFT heeft gekregen, deed onlangs een proeftocht; met 4490 P.K. werden verkregen 191. omwentelingen en 18,6 mijl, keteldruk 10,3 atm. Reeds vroeger hadden proeftochten plaats gehad, die evenwel door het optreden

van buitengewoon hevige trillingen en een gebrek aan de stoomleibuiskleppen moesten worden gestaakt. (*le Yacht*).

De torp.-jager **„Orwell"**, gebouwd bij LAIRD, deed zijn officieele proeftochten. Het gemidd. van 6 runs op de gemeten mijl gaf 30,7 mijl; het gemidd. van een 3-uurs tocht 30,2 mijl.

(*le Yacht*).

De torp.-jager **„Mermaid"**, gebouwd bij HAWTHORN en LESLIE, deed eveneens zijn officieele proeftochten; met 15,8 atm. keteldruk werd als gemidd. van 6 runs op de gemeten mijl met 400 omwentelingen 30,9 mijl verkregen; het gemidd. van een 3 uurstocht gaf 30,8 met 396 omwentelingen en 6541 P.K.

(*le Yacht*).

De torp.-jager **„Cygnet"** bereikte op een proeftocht als gemidd. op de gemeten mijl 30,68 en op een 3-uurs tocht 30,37 met 45 ton gewicht aan boord. (*le Yacht*).

Ten gevolge van het aan boord van den 1ste kl. kruiser **„Terrible"** plaats gehad hebbende ongeluk, door het barsten van eenige pijpen der pijpketels veroorzaakt, is deze bodem in reparatie gegaan. Alle pijpen moeten beproefd worden. Het is gebleken dat de explosie is te wijten aan een 7-tal pijpen, die op de lasch gescheurd zijn of gebroken of verbrand zijn ten gevolge van ketelsteen en verstoppingen. (*le Yacht*).

De lyddietgranaten bij den slag van Omdurman gebruikt hebben bijzonder goede resultaten gegeven, zij werden verschoten uit 12.5 cM. houwitsers, wogen 23 K.G. en bevatten ± 2.2 K.G. lyddiet; de nieuwere granaten bevatten echter ± 4.5 K.G. Er werd hierbij een percussiebuis gebruikt; men heeft het plan echter nu een schokbuis in gebruik te nemen.

De gaten, die in muren of in den grond geslagen werden door deze granaten waren ontzettend, en een der gunboats was in staat het vuur op een der voornaamste straten te openen, door een gat in een wal door zulk een granaat gemaakt.

Bij proeven met 20 cM. houwitsers werd van een treffer op 2000 yards een springstuk tot bij het stuk teruggeworpen; evenzoo had bij proeven de commissie, die zich op 1000 yards van de schijf had geplaatst, zich te verwijderen door de neervallende springstukken. De kop en bodem springen in 4 of 5 groote stukken, terwijl de wand een groot aantal springstukken geeft.

Tegen ongedekte troepen heeft een granaat-kartets grootere uitwerking, maar bovengenoemde granaten geven een bijzonder groote uitwerking tegen achter dekkingen opgestelde manschappen.

Men heeft nu lyddietgranaten gevuurd uit 25 cM. vuurmonden, waarbij bleek dat de aangenomen buis volstrekte veiligheid geeft. (*Army and Navy Journal*).

De „Army and Navy Journal" merkt in verband met nieuwe Engelsche en Amerikaansche gekoperde oorlogsschepen op, dat de kosten van aanbouw door het koperen $7^1/_2$% hooger worden, doch dat de snelheid van gekoperde schepen gemiddeld een mijl meer is bij een even groot vermogen. Bij schepen van 3400 ton waterverplaatsing vermeerdert het deplacement door de houten dubbeling en het koper met ongeveer 200 ton of omstreeks 6%, hetgeen vrijwel gelijk staat met de hoogere kosten.

FRANKRIJK.

Eenige opgaven betreffende den te bouwen gepantserden kruiser „**Sully**", een gewijzigd type „Montcalm".

De afmetingen zullen zijn: lengte 138 M., breedte 20.2 M., waterverplaatsing 10000 ton. Gemidd. diepgang 7 M.

Drie onderling onafhankelijke machines zullen een 21-mijls vaart moeten geven.

De bewapening zal bestaan uit: twee kanons van 19.4 cM. in torens opgesteld; acht kanons van 16.47 cM., waarvan 4 in torens en vier in gepantserde kazematten; zes van 10 cM. op het tentdek. Verder nog 18 kns. van 4.7 cM. en 6 van 3.7 cM. en twee onderwaterlanceerinrichtingen. De rayon d'action zal met een 10-mijlsvaart 10000 mijl bedragen. (*Le Yacht*).

De „**Rio de la Plata**" gebouwd door „la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée" te Havre voor de republieken van la Plata is naar de reede vertrokken tot het doen zijner officiëele proeftochten met natuurlijken trek. Deze kruiser is van staal met een gepantserd dek en twee schroeven, heeft een houten gekoperde buitenhuid, verplaatst 1775 ton en is bewapend met twee kns. van 14 cM., vier van 10 cM., vier van 5.7 cM., zes mitrailleuses en twee stuks landingsgeschut. De beweging wordt ontleend aan twee triple-expansie-machines van 7100 P.K. met pijpketels van NORMAND SIGAUDY. De gemiddelde snelheid bij natuurlijken trek en zonder dat de ventilators te werk stonden, bedroeg 18 mijlen, zijnde $1^1/_2$ mijl meer dan de gecontracteerde vaart. (*Le Yacht*).

Den 8en Juni zal de gepantserde kruiser „**Jeanne d'Arc**" op de werf Mourillon te water gelaten worden. Deze zal de langste der oorlogsbodems en de sterkste der kruisers zijn. Afmetingen: 145.4 M. lang, 19.4 M. breed, drie verticale machines moeten 28500 P.K. ontwikkelen en een snelheid van 23 mijl geven; gordelpantser 15 cM., benevens twee gepantserde dekken.

Artillerie bestaat uit twee kns. van 19.4 cM. in gepantserde torens van 20 cM.; veertien kns. van 13.86 cM. in gepantserde kazematten van 7.5 cM. Verder zijn er zes kns. van 4.7 cM. en twee onderwaterlanceerinrichtingen. (*Le Yacht*).

Als vermoedelijke datum van te water laten van den kruiser „**Henri IV**" wordt 23 Augustus genoemd. (*Le Yacht*).

Met „**les Forges et Chantiers de la Méditerranée**" te Havre is een contract gesloten voor den aanbouw van een vedette van 40 ton, die „**Libellule**" genoemd zal worden. Dit vaartuig moet een groote snelheid hebben, aan een turbine „Rateau" en ketels van RENARD ontleend. (*Le Yacht*).

De nieuwe torp.jager „**Durandal**", gebouwd bij NORMAND, deed een proeftocht met 14-mijlsvaart, tot het bepalen van kolenverbruik; per vierk. Meter roosteroppervlak werd 26 K.G. per uur niet overschreden. (*Le Yacht*).

De torp.jager „**Durandal**" verkreeg op een proeftocht met 301 omwentelingen 27.42 mijl, terwijl 26 mijl verwacht werden. (*Le Yacht*).

De torpedoboot „**Lansquenet**" van 26 mijl heeft na tal van wijzigingen en proefnemingen niet meer dan 20 mijl kunnen halen. (*Le Yacht*).

Het ontwerp-begrooting bedroeg 304.078.400 Frcs., werd later nog gewijzigd tot 506.943.734 Frcs., doch is door de begrootingscommissie in overeenstemming met den Minister gebracht op 302.065.994 Frcs. (*Mitth. a/d. Geb. des Seew.*).

De schade door de Marine wat betreft gebouw, kruit en projectielen geleden door de ontploffing te Lagoubran bedraagt 1.500.000 Frcs. In het magazijn waren goed geïsoleerd van elkander 3 kruitsoorten geborgen, n.l. een kleine hoeveelheid fijnkorrelig zwart buskruit, bruin buskruit en buskruit B, zijnde rookvrij kruit, van deze laatste soort was er 100 ton aanwezig, en verder 100 ton kardoezen en gevulde projectielen. Dè stabiliteit van 't buskruit B is nog niet uitgemaakt, vooral bij hoogere temperaturen kwamen ongelukken meer voor, zooals op de „Amiral Duperre" waar 50 à 60° C. in de kruitkamer heerschte, door aangrenzing van het ketelruim. Hier vlamde het kruit op doch explodeerde niet.

Ook in de tropen werd menigmaal bevonden dat er scheikundige werking had plaats gehad in het kruit, waardoor het echter alleen in goede eigenschappen verloren had. Op Lagoubran was de temperatuur echter nooit hooger dan 19° C., terwijl werking denkelijk pas bij hoogere temperatuur dan 30° C. intreedt. Men heeft het stabieler trachten te maken door bijvoeging van ether, die echter spoedig verdampt.

Om bij dergelijke ongelukken de uitwerking op bewoonde streken niet zoo ontzettend te maken, bestaat het voornemen alle kruitmagazijnen geheel geïsoleerd te plaatsen, bij Cherbourg is dit reeds het geval, doordat het magazijn van Nardouets midden in een groot bosch staat. Het plan is nu om de magazijnen van Toulon, Brest en Lorient te verplaatsen. (*Mitth. a/d. Geb. des Seew.*).

ITALIË.

Twee nieuwe torpedobootjagers van 30 mijl zijn besteld bij SCHICHAU te Elbing en moeten in Juni afgeleverd worden.

(*le Yacht*).

De torpedoboot 1e kl. „**Pellicano**" is den 7en April op de werf Odero te water gelaten. Lengte 47.65 M., breedte 5.40 M., diepgang vóór 1.14 M., achter 2.39 M., waterverplaatsing 250 ton. Twee staande triple-expansie-machines met vier cylinders moeten 2700 P.K. ontwikkelen en eene snelheid van 25 mijl geven bij een kolenvoorraad van 40 ton. Bewapening bestaat uit: twee kanons van 3.7 cM. en twee lanceerinrichtingen.

(*le Yacht*).

Men heeft in de Golf van Genua proeven genomen met den **telefoon zonder draad** met een toestel van MARIO RUSSA D'ASAR. Deze proeven zijn uitmuntend geslaagd. Op een afstand van 7 kilometer werd de aanwezigheid van een schip met juistheid geconstateerd.

(*le Yacht*).

JAPAN.

Het slagschip „**Asahi**" is den 13en Maart te Clydebank en de torpedobootjager „Schiranuhi" den 14en Maart te Chiswick van stapel geloopen. De „Asahi" is het grootste slagschip, dat tot dusverre aan de Clyde gebouwd is. Bij eene waterverplaatsing van 15200 ton heeft het eene lengte tusschen de loodlijnen van 129.5 M., eene grootste breedte van 23 M. en een gemiddelden diepgang van 8.3 M.

De bewapening, geheel uit Elswick afkomstig, bestaat uit IV kanonnen van 30.5 cM., in een barbettetoren vóór- en achteruit opgesteld, uit XIV snelvuurkanonnen van 15 cM. in kazematten, XX 7.6 cM., VIII 4.7 cM. en IV 3.7 cM. snelvuurkanonnen, benevens vier onderwaterlanceerinrichtingen.

Het huidpantser, ter dikte van 228 mM., strekt zich over een lengte van 76 M. uit en reikt van 1.67 M. onder tot 0.8 M. boven de waterlinie. De voorste commandotoren wordt beschermd door 355 mM., de achterste door 75 mM. dikke pantserplaten.

Twee triple-expansie-machines van 15000 I.P.K. en BELLEVILLE-ketels met economiseurs zijn in een afzonderlijk waterdicht compartiment opgesteld en moeten een vaart van $18^1/_2$ mijl geven. Kolenberging 1400 ton.

De 30-mijls „Schiranuhi" is één der zes torpedobootjagers die voor rekening van de Japansche regeering bij Messrs. THORNYCROFT gebouwd worden.

(*Mitth.*).

Den 25en April is bij YARROW te water gelaten de torpedobootjager „**Akebono**" van 350 ton, 6 à 7000 I.P.K. en 31 mijl.

(*le Yacht*).

De torp. boot „**Akebono**", gebouwd bij YARROW, begon 9 dagen na het te water laten zijn proeftochten met 25 ton gewicht aan boord, het gemiddelde op de gemeten mijl gaf 31.16, dat van een 3-uurs tocht met harden wind en veel zee 31.08.

(*le Yacht*).

De pantserkruiser „**Tokiwa**" van 9700 ton, 18000 P.K. en $21^1/_2$ mijl, gebouwd bij ARMSTRONG, deed zeer bevredigende proeftochten te Chatham, met snelheden van 10, 15.6, 18.8, 21.2 en 22.7 mijl. Gedurende 6 uur werd een gemiddelde van 20.85 mijl met open stookplaatsen verkregen, met de waaiers te werk was dit 23.1 mijl. (*le Yacht*).

Van den gepantserden kruiser „**Asama**" bedraagt het gewicht van het pantser 2100 ton. Het gordelpantser is 177 mM. dik en 2.1 M. hoog, reikt tot 0.6 M. onder de waterlijn en neemt naar de einden in dikte af tot 88 mM. Daarboven bevindt zich een huidpantser van 127 mM., dat tot voor den toren loopt, en door dwarsscheepsch pantser verbonden is, zoodat er een volkomen gesloten reduit gevormd wordt, dat de benedentorens beschermt. De boeglanceering wordt beschermd door een 152 mM. dikke plaat, die 7.6 M. van den steven af naar achteren reikt.

Bij de artillerieproeven met bovengenoemd schip werden de paarsgewijs opgestelde 20 cM. kns. voor en achter onder 5° elevatie eerst voor en toen achter tegelijkertijd afgevuurd, zonder dat er eenige schade werd aangericht; evenmin was dit het geval bij het te gelijk afvuren eerst voor- en toen achteruit van vier 15 cM. kns. (*Mitth. a. d. Geb. des Seew.*).

OOSTENRIJK.

De torpedokruiser „**Aspern**", op de werf te Pola in Juni 1898 op stapel gezet, is den 3en Mei j.l. te water gelaten. De voornaamste afmetingen zijn: lengte tusschen de loodlijnen 92 M., breedte 12 M., gemiddelde diepgang 4.30 M., waterverplaatsing 2436 ton. De bescherming bestaat uit een stalen dek over de geheele lengte. Twee staande triple-expansie-machines met vier cylinders en waterpijpketels moeten bij gewonen trek 5000 en bij gedwongen trek 7800 P.K. ontwikkelen, gevende een snelheid van 20 mijl. Met den normalen kolenvoorraad van 475 ton kunnen met 10 mijls vaart circa 4000 mijlen afgelegd worden. De bewapening zal bestaan uit 8 kns van 12 cM. snelvuur, 8 kns van 4.7 cM. snelvuur en twee mitrailleuses, benevens twee lanceerinrichtingen. (*le Yacht*).

De torp.kr. „**Zenta**" van 2350 ton deed een proeft. met gef. trek, zij verkreeg 20.9 mijl met 7800 P.K. Deze kruiser is voorzien van 8 pijpketels YARROW. (*le Yacht*).

PORTUGAL.

De kruiser **„Reinha Dona Amelia"**, gebouwd te Lissabon door den Franschen ingenieur CRONEAU, is den 10en April te water gelaten. Hij heeft eene lengte van 75 M., bij eene breedte van 10.95 M. en een diepgang van 44.7 dM. achter. De waterverplaatsing bedraagt 1660 ton. Behalve door een celconstructie zijn de vitale deelen beschermd door een stalen pantserdek van 30 mM. in het midden, afnemende tot 12 mM. in de uiteinden. Twee verticale triple-expansie-machines, met drie cylinders en vier dubbele NORMAND-ketels, met 15 atmosferen, moeten met natuurlijken trek 3000 P.K. ontwikkelen en met geforceerden trek 5000 P.K., en met 170 omwentelingen respectievelijke snelheden van 16 en 17.5 mijl geven, zonder dat het kolenverbruik 0.65 K.G. per uur en per P.K. overschrijdt. De rayon d'action zal met een 10-mijls vaart 4200 mijl bedragen. De artillerie (snelvurend geschut SCHNEIDER-CANET) zal bestaan uit IV kns. van 15 cM., II van 10 cM., II van 4.7 cM. en IV mitrailleuses, ten laatste twee lanceerbuizen van 35.6 cM. voor een verstrekking van zes torpedo's. De bemanning bedraagt 250. Deze kruiser wordt tevens als Koninklijk jacht ingericht.

(*le Yacht*).

Op de werf te Gingal wordt voor de Zambesi gebouwd een kanonneerboot, **„Chaimite"** genaamd, van 340 ton; lengte tusschen de loodlijnen 40.85 M., grootste breedte 8 M. en diepgang achter 2 M. De machine moet, 500 P.K. ontwikkelende, een snelheid geven van 11 mijl. De bewapening zal bestaan uit 2 snelvuurkanonnen van 4.7 cM. van HOTCHKISS en twee mitrailleuses van NORDENFELT. (*le Yacht*).

De kruiser **„Don Carlos I"**, gebouwd bij ARMSTRONG, van 4100 ton, 12500 P.K. en 22 mijl, deed een 6 uurs proeftocht met 8000 P.K., verkregen werd gemidd. 20.6 mijl; en met 12.690 P.K. gemidd. 22.15 mijl. (*le Yacht*).

RUSLAND.

De gepantserde kruiser **„Amiral Nakhimoff"** van 7780 ton, in 1885 te water gelaten, zal te Kronstadt belangrijke herstellingen ondergaan, waardoor het een goed oorlogsschip moet worden, gegeven zijn groot defensief vermogen. De machines zullen geheel verbeterd worden; twintig BELLEVILLE-ketels van het nieuwste type zullen het vermogen van 8000 op 9000 P.K. brengen en de snelheid, die reeds 17,5 mijl bedroeg, belangrijk opvoeren. Verder zullen de acht kanonnen van 20,3 cM. en de tien kanonnen van 15,2 cM. vermoedelijk vervangen worden door kanonnen van 15,2 cM. snelvuur, waaraan nog verscheidene van kleiner kaliber zullen worden toegevoegd.

(*le Yacht*).

De gepantserde kruiser **„Gromoboy"** van 12336 ton, 18000 P.K. en 20 mijl, zal in Juni te St. Petersburg te water gelaten worden·
(*le Yacht*).

De kruiser van 12700 ton, die te St. Petersburg gebouwd zal worden, zal den naam krijgen van **„Borodino"**, en later bij de Oostzeevloot worden ingedeeld. (*le Yacht*).

De torpedoboot **„Dahlgren"** is gereed om te water gelaten te worden. Waterverplaatsing 140 ton, 4500 I.P.K. en 30 mijl.
(*le Yacht*).

Naar alle waarschijnlijkheid zal de **afstandmeter** van BAR AND STROUD ingevoerd worden. (*Army and Navy Journal*).

De zes beschermde kruisers van 2500 ton zullen genaamd worden: **„Denver"**, **„Desmoines"**, **„Chattanooga"**, **„Galveston"**, **„Facond"** en **„Cleveland"**. (*Mitth.*).

Door de H.H. ZVORYKIN en BLUMENTHAL is een toestel uitgevonden, om **automatisch** een lek in een schip aan te geven. In het ruim wordt een kastje aangebracht, voorzien van een hefboom met contragewicht. De aanwezigheid van water verbreekt het evenwicht en brengt den hefboom in contact met een electrisch toestel, hetwelk een lamp in dat gedeelte van het schip doet ontbranden en een bel doet hooren. Met twee dezer inrichtingen zullen proeven genomen worden aan boord van de „Général-Amiral Apraksin" (pantserschip voor kustverdediging). (*le Yacht*).

SPANJE.

Op de werf van aanbouw te Cadix wordt de kiel gelegd van den **kruiser**, verkregen door de nationale inschrijving van de kolonie Mexico. Lengte 88 M., breedte 11 M., waterverplaatsing 2000 ton; snelheid 17 mijl. De bewapening zal bestaan uit vier kanons van 14 cM., vier van 10 cM., vier van 5,7 cM., twee mitrailleuses en twee lanceerinrichtingen.
(*le Yacht*).

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

De toegestane nieuwe slagschepen verkrijgen iets grootere afmetingen dan de „Ohio" en „Missouri". Volgens de plannen wordt de snelheid 18 mijl en de rayon d'action grooter dan tot dusverre bij slagschepen het geval was. Het zware geschut zal van een kaliber van 30.5 cM. zijn, in verband met de ervaringen in den slag van Santiago opgedaan. Vier dier kanonnen zullen twee aan twee in een toren, vóór- en achteruit, opgesteld worden. Verder worden deze schepen voorzien van XVI 15 cM. snelvurende kanonnen. De nevenbewapening zal, behalve uit meerdere andere, bestaan uit XX 5.7 cM. snelvurende kanonnen. — De pantsergordel is breed 2.28 M., t. w. 1.06 M.

boven en 1.22 M. onder de waterlijn zich uitstrekkend, ter dikte van 40.6 cM., afnemend tot 30.5 cM.

Wat de onbeschermde kruisers betreft, deze zullen een verbeterd type „Marblehead" met krachtiger artillerie en meer kolenbergruimte worden. Zij worden voorzien van een gekoperde houten huid en zullen ongeveer 600000 dollars meer kosten dan genoemd „M."-type. *(Mitth.)*.

De drie nieuwe kruisers zullen genaamd worden **„Pennsylvania"**, **„New-Jersey"** en **„Georgia"**. Zij moeten een snelheid hebben van 18,5 mijl bij een kolenvoorraad van 2000 tot 2500 ton en een grooten rayon d'action.

De 3 gepantserde kruisers zullen heeten **„West-Virginia"**, **„Nebraska"** en **„Colorado"**; met een gekoperde houten buitenhuid zullen zij een vergroot type „Colon" voorstellen, van 12000 ton en 22-mijlsvaart ontleend aan drie schroeven. Zij worden beschermd door een gordelpantser, dat tot aan het opperdek verlengd is ten einde een citadel te vormen voor de kanonnen van 15,2 cM. nieuw model; de snelvurende kanonnen van 20,3 cM. nieuw model zullen in torens opgesteld worden. Hun rayon d'action zal zeer groot moeten zijn. *(le Yacht)*.

Het jacht **„Vixen"** van 800 ton, 1000 P.K. en 12,5 mijl zal aan de vloot worden toegevoegd. *(le Yacht)*.

De torpedoboot **„Dahlgren"**, gebouwd te Bath, Maine, is gereed om te water gelaten te worden.

(Army and Navy Journal).

De Amerikaansche kruisers **„Raleigh"** en **„Cincinnati"**, respectievelijk gebouwd te Norfolk en te New York eenige jaren geleden, zullen belangrijk gewijzigd worden. Beide hebben hunne diensten bewezen in den jongsten oorlog en zullen nu een grooteren „steaming radius" verkrijgen door vergrooting der kolenruimte en door vermindering van het vermogen.

Oorspronkelijk moesten deze schepen 10000 P.K. ontwikkelen, hoewel het te betwijfelen is of zij dit aantal ooit bereikt hebben. Zij zullen nu tot 7500 P.K. teruggebracht worden door het aanbrengen van waterpijpketels en eenige andere wijzigingen.

(Army and Navy Journal).

Uit het onderzoek naar de uitwerking van het geschutvuur maakt de rapporteur de volgende gevolgtrekkingen:

1e. De huid der uit ijzer en staal gebouwde kruisers vertraagt de projectielen niet voldoende om hen te doen springen.

2e. Het brandstichtend vermogen der 20 cM. granaten is zeer groot, veel grooter dan men verwachten zoude in vergelijking met granaten van lichter kaliber.

3e. Op 2500 yards (2286 M.), geven de schilden der vuurmonden geen bescherming meer, maar verzekeren het buiten gevecht stellen der bedieningmanschappen en van het geschut,

wanneer het schild getroffen wordt door een zwaar projectiel.

4e. De oorlogsschepen tot nu toe gebouwd, zullen gewoonlijk buiten gevecht gesteld worden door brand en verlies aan personeel, vóórdat zij in den grond geboord worden.

(*Army and Navy Journal*).

De nieuwe bewapening der bij den slag van Cavite gezonken en weder gelichte schepen is als hieronder volgt vastgesteld:

„Don Juan d'Austria" als hoofdbewapening IV 12.7 cM. kns.; **„Isla de Cuba"** en **„Isla de Luzon"**, ieder IV 10 cM. kns., en verder als nevenbewapening IV 5.7 cM. kns. en IV Colt-kns.

De schepen behouden hun ouden naam en zijn in goeden toestand. De machinedeelen waren sterk geolied en waren daardoor tegen sterk roesten goed beschermd. De kolenruimen waren gevuld met Cardiff-kolen, en er bevond zich nog voldoende munitie aan boord. (*Mitth. a/d Geb. des Seew.*).

Een nieuw **hardingsproces voor pantserplaten** moet door T. A. Edison uitgevonden zijn. Een 150 mM. op deze wijze geharde plaat zoude meer weerstand geboden hebben dan een 380 mM. geharveyiseerde plaat en dan een 305 mM. Kruppsche plaat. De nieuwe hardingsmethode wordt verder beproefd; de bouw eener nieuwe fabriek zoude noodig zijn als 't proces doorgevoerd werd.

(*Mitth. a/d Geb. des Seew.*).

Op de Marinebegrooting werd bij het onderzoek een vermindering van 3.759.000 dollars voorgesteld, waardoor zij nu 44.168.605 doll. bedraagt, d. w. z. toch nog 8 millioen doll. meer dan zij ooit geweest is. Er komt dan op voor nieuwen aanbouw de eerste termijn voor 3 reeds toegestane slagschepen, 3 gepantserde kruisers en zes kleine kruisers; de kosten dezer schepen zonder pantser en artillerie zijn voor elk slagschip 3.500.000 doll., voor elken gep. kruiser 4.000.000 doll., voor elken der kleine kruisers 1.141.240 doll. (*Mitth. a/d Geb. des Seew.*).

Een Amerikaan is het gelukt een procédé te ontdekken, waardoor aan aluminium de taaiheid en hardheid van staal kan worden gegeven. Onlangs heeft hij een proefkanon van gehard aluminium gegoten, lang 0.75 M., kaliber 75 mM. Het werd in tegenwoordigheid van den overste der artillerie Spencer beproefd, waarbij het den gasdruk van 460 gram buskruit uithield. De wanddikte van de schacht bedroeg 6 mM., het geheele stuk woog 6.3 K.G., een dergelijk kanon van staal zou ongeveer 80 K.G. wegen. — De Amerikaansche regeering heeft nu een proefkanon van grooter afmetingen besteld.

(*Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten*).

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Beschrijvingen enz., door het Ministerie van Marine. Afd. Hydrographie.

Schetskaarten van Nederlandsch Oost-Indië:

No. 32. *a.* Oostkust Borneo. Moeara Bajor (Koetei-Rivier), op 1 : 80.000. Nauw gedeelte van de Moeara Bajor, op 1 : 20.000.

b. Oostkust Celebes. Totok Baai, op 1 : 20.000.

No. 33. *a.* Noordkust Ceram, Bocht van Boela, op 1 : 15.000.

b. Westkust Nieuw-Guinea, Reede Fak-Fak (Landschap Kapauw), op 1 : 10.000.

c. Noordkust Celebes, Reede Boesak, op 1 : 10.000.

d. Celebes Zee, Zuidoostkust Miangas (Palmas) op 1 : 5.000. Prijs *f* 0.25.

No. 209. Haringvliet, Krammer, Volkerak en Hollandsch-Diep, op 1 : 30.000. Groote correctiën 1899. (Belangrijk verbeterde uitgave). — Prijs *f* 2.50. — GEBR. VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Circulaires voor de Zeemacht.

No. 112. Vervallen.

No. 175. Dictaten van het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord.

Bij bovengenoemd Instituut is, voor den prijs van *f* 0.75 per exemplaar (te verhoogen met de eventueele frankeerkosten), voor belangstellenden tot de Marine behoorende, verkrijgbaar, het dictaat „Stoomwerktuigkunde 1e deel".

De dictaten „Miswijzing der kompassen" en „Watergetijden en hydrographisch opnemen" bedoeld in Circulaire no. 168, zijn uitverkocht.

De prijs van het dictaat „Versterkingskunst in Nederlandsch Indië, met platen", mede vermeld in genoemde Circulaire, is niet *f* 0.25, doch *f* **0.50** p. exempl.

No. 176. Prijzen van steenkolen te Gibraltar.

NIEUWE UITGAVEN OP MARITIEM GEBIED.

INHOUD:



**De plaatsing van stukken sluit niet altijd in, dat de Red
zich met de daarin uitgedrukte denkbeelden vereenigt.**

**VERANDERING VAN ADRES EN RECLAMES OVER HET NIET-ONTVA
VAN HET MARINEBLAD TE ZENDEN AAN DEN UITGEVER.**

Jaargang 1899—1900. 3^e Aflevering. — 1^e Aug.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN:

ALBARDA, J. J. RAMBONNET, A. MERKUS, T. J. CREIJGHTON,
J. P. GUÊPIN, *(secretaris)*.

DEN HELDER.
C. DE BOER Jr.



3

EENE MARINESTUDIE.

De doelmatigheid en wenschelijkheid van aanschaffing van oorlogsmateriëel bij de Nederlandsche Marine gedurende het tijdperk 1865—1899.

(*Vervolg van blz. 67.*)

Hoofdstuk IV.

Het stoomwezen bij de Nederlandsche Marine is een tak van dienst m. i. veel belangrijker dan het torpedowezen en heeft aan boord van elk modern oorlogsschip zeker een even invloedrijke rol als de artillerie, die in verschillende gevallen om in al hare kracht tot recht te kunnen komen zijn hulp moet inroepen. De artillerie vraagt zoowel voor de torenbeweging, den munitieopvoer, het vergrooten van haar arbeidsveld tijdens den nacht door aanwending der zoeklichten, als bij de bewaring en het onderhoud harer munitie door de verkoelingsinrichting, de ventileering en de electrische verlichting harer munitiebergplaatsen, bijstand aan het stoomwezen. Eenig gebrek in deze beide voorname elkaar aanvullende diensten heeft dadelijk ten gevolge een vermindering in de strijdwaarde van het oorlogsschip.

Kan echter de invloed der artillerie alleen in oorlogstijd van belangrijke waarde worden en tot haar recht komen, zoo blijft echter ook in vredestijd het stoomwezen zijn voorname rol niet alleen behouden, maar oefent vooral ook in den dageschen huishoudelijken dienst op het moderne oorlogsschip zijn overwegenden invloed uit.

Het voortstuwend vermogen, de daardoor te verkrijgen vaartsnelheid, de hoeveelheid der te bergen brandstof in de kolenruimen en hare soort, de grootte van het brandstofverbruik voor het drijven der hoofdmachines bij een bepaalde oeconomische vaartsnelheid en die benoodigd voor het drijven der zoo talrijke hulpwerktuigen, bepalen bij groote reizen zelfs de te nemen route onzer oorlogsschepen, wanneer de kolenstations gedurende het traject ver van elkander verwijderd zijn.

De inrichtingen tot verlichting, distilleeren, ventilatie en verwarmen van het schip, de verkoelingsinrichting der munitiebergplaatsen en het maken van ijs voor herstellenden en zieken, de zoet- en zoutwaterverdeeling door het geheele schip, de inrichtingen tot brandblusch en tot het lens houden van de ver-

schillende waterdichte compartimenten worden alle door het stoomwezen onderhouden, gevoed en behandeld en zijn zaken van bijna dagelijks terugkeerenden huishoudelijken aard.

Waar op de oudere schepen de bovengenoemde inrichtingen of niet of slechts voor een klein deel waren aangebracht, waar op de houten schepen als de „Van Galen", „Zilveren Kruis", „Leeuwarden" enz. en op de 6 fregatten het voortstuwend vermogen slechts gedeeltelijk werd ontleend aan het stoomwezen, doch voornamelijk aan de zeilen, daar was zijn invloed ook niet zoo belangrijk.

Ook hier blijkt hoe het te betreuren is, dat in een tijdperk, toen in bijna alle andere landen aan het stoomwezen een overwegende plaats op het oorlogsschip werd ingeruimd, men bij onze Marine nog een drietal fregatten bouwde, waar het stoomwezen uit den aard der zaak minder invloed uitoefende en ook het personeel der machinekamer minder geoefend werd, en de eisch tot de zoo noodige versterking van dit personeel ook zoo veel later op den voorgrond trad, welke eisch nu zoo veel dringender is geworden, dat het moeilijk blijkt te zijn daarin voortdurend langs geleidelijken weg te voorzien.

Gedurende de eerste 25 jaren na 1865 had het stoomwezen bij de Nederlandsche Marine m. i. nog niet dien grooten invloed, welke het volgens de moderne marinewetenschappen rechtmatig toekwam. Wel waren de beide gepantserde strijders van het auxiliair eskader in Nederlandsch Indië alleen stoomschepen, doch tot het maken van groote reizen werden zij niet benut en over het algemeen waren hun groot kolenverbruik en hunne herhaalde en langdurige reparatiën oorzaak, dat zij ook in Indië in veel geringer mate, dan oorspronkelijk werd verwacht, hebben bijgedragen tot de vorming van geoefend machinekamerpersoneel.

Op de houten schepen de „Leeuwarden", „Zilveren Kruis" enz. en ook op de fregatten werd toen op de groote reizen zooveel mogelijk gezeild en had ook op die schepen het stoomwezen slechts voor een betrekkelijk klein deel invloed op verschillende huishoudelijke diensten.

Alleen op de vloot voor de binnenlandsche defensie bestemd, de pantserschepen, monitors, kanonneerbooten, riviervaartuigen en vooral ook op de torpedobooten kwam het stoomwezen wel tot zijn recht; daar gedurende die eerste 25 jaren het beginsel werd voorgestaan slechts voor een vijf- of zestal zomermaanden een deel van dit materieel in dienst te houden en het daarna weder in conservatie op te nemen, was de oefeningstijd op dit soort schepen niet zoo belangrijk als gedurende het laatste tiental jaren van ons overzicht, nu een grooter aantal dier schepen, en ook meer moderne, in dienst werden gesteld en gedurende het geheele jaar in dienst bleven.

Om tot een beknopt overzicht te geraken van het stoomwezen der behandelde schepen is door mij vervaardigd een staat n°. IV, waaruit blijkt, welke soort van machines en ketels deze schepen bezitten of bezaten, hoe groot hun krachtigst stoom-

vermogen is, uitgedrukt in Indicateur Paardekracht en de daarmede behaalde proeftochtsnelheid, en welke brandstofberging zij hadden.

Gedurende het *1e tijdvak van 1865--1879* vindt men op de oudste houten schepen als de „Leeuwarden", „Curaçao", „Watergeus", „Marnix" en „Van Galen" gebezigd de vierkante ijzeren vlampijpketels, waarin stoom werd gestookt van slechts 20 Eng. pd. overdruk, in de ketels van de „Zilveren Kruis" was de stoomspanning opgevoerd tot 30 Eng. pd.

Elk dier schepen bezat 4 stoomketels, die over het algemeen zeer zwaar waren, veel ruimte innamen (zoodat bij het wegnemen of repareeren der ketels uit het ketelruim altijd het dek moest opengebroken worden), die een groot brandstofverbruik bezaten en slechts een betrekkelijk klein stoomvermogen konden ontwikkelen.

Hetzelfde kan gezegd worden van de stoomketels der pantserschepen en der monitors uit dit tijdvak, die met uitzondering van de „Draak" soortgelijke gebreken bezaten en in inrichting niet al te veel verschilden.

Behalve de „Koning der Nederlanden", die 7 ketels bezat, waarvan 4 van dezelfde afmetingen en van de overige drie een stuks grooter en de beide anderen kleiner waren, zijn de pantserschepen alle uitgerust met 4 stoomketels, die naar hunne groote afmetingen in hoogte werden genoemd de hooge vierkante ketels, in tegenstelling van de 2 stoomketels der monitors, waarmede elk dier schepen, met uitzondering van de „Draak", was voorzien en die door hunne kleine afmetingen in hoogte de lage vierkante ketels werden genoemd. Hoewel de gewichten dier ketels niet ver uiteenloopen, (zij varieerden van 23 - 29 ton), moesten van zelf de lage vierkante ketels van de monitors veel langer zijn, hunne lengte varieerde van 5.9—6.25 M., die der pantserschepen waren van 3.4—2.9 M. lang.

In de stoomketels der 5 eerstgenoemde monitors „Cerberus", „Bloedhond", „Krokodil", „Heiligerlee" en „Tijger" werd stoom gestookt van een spanning niet hooger dan 25 Eng. pd., in die van de 7 later gebouwde monitors en van de pantserschepen was die stoomspanning reeds hooger en bedroeg 30 Eng. pd.

Van de pantserschepen ontwikkelden de „Prins Hendrik der Nederlanden", de „Buffel" en de „Guinea" ongeveer hetzelfde stoomvermogen van 2000 I.P.K. en een zelfde proeftochtsnelheid van ± 11.4 mijl. Het stoomvermogen van de „Schorpioen" en de „Stier" was reeds grooter en bedroeg respectievelijk 2257 en 2225 I.P.K., terwijl deze schepen ook een hoogere proeftochtsnelheid behaalden, namelijk 12.5 en 13.1 mijl. De „Koning der Nederlanden" ontwikkelde uit zijne meerdere stoomketels ook een grooter stoomvermogen, namelijk 4500 I.P.K., waarmede een proeftochtsnelheid van 12 mijl werd behaald.

Daar de te behalen snelheid, behalve van het stoomvermogen, ook afhankelijk is van den vorm van het schip, dat den weerstand oplevert, van de grootte en constructie der voortstuwers,

van de onderlinge verhouding die er bestaat tusschen het gewicht en het volume van het schip, konden de monitors, wier logge, breede, grooter weerstand biedende vormen noodig waren voor hunnen geringen diepgang van 28—32 dM., die bij het ontwerpen dezer schepen als eisch was gesteld voor de bevaring van onze toen nog ondiepere binnenzeegaten en wateren, in verhouding niet zulk een vaartsnelheid behalen als de pantserschepen.

Het stoomvermogen der monitors varieerde, met uitzondering van dat der „Draak", die andere ketels en machines bezat, van 600—700 I.P.K., hun grootste snelheid van 9—7 mijl.

De stoomketels van al de genoemde schepen voldeden aan de toenmalige eischen, om bij ledig schip beneden de waterlijn te blijven, waarvan het gevolg was, dat vele dier ketels door hunne beperkte afmetingen een te kleine stoomruimte verkregen en daardoor den z.g. natten stoom leverden.

Een eerste verbetering, beoogende brandstofbesparing, werd op de pantserschepen en eenige houten schepen als de „Leeuwarden", „Van Galen" en „Zilveren Kruis" ingevoerd door de verstrekking van superheaters, waarin de stoom vóór de intrede in den cylinder oververhit en gedroogd en op die wijze van het medegevoerde water bevrijd werd en daardoor een grooter arbeidsvermogen kon ontwikkelen in den cylinder.

Daar de verwarming der pijpen van de in den schoorsteenloop geplaatste superheaters geschiedde door de hooge temperatuur der afgevoerde verbrandingsproducten, welke anders geheel nutteloos in den dampkring verloren ging, zoo had de verstrekking van superheaters door het vermeerderen van het arbeidsvermogen van den stoom ook brandstofbesparing ten gevolge, daar geen meerdere brandstof werd benut om dit resultaat te verkrijgen en was deze verstrekking wenschelijk en doelmatig.

De machines der houten schepen waren eenvoudige directwerkende lagen- of middelbaren-drukmachines en, met uitzondering van die der „Zilveren Kruis", voorzien van condensors, waarbij de condenseering van den afgewerkten stoom door buitenboordswater geschiedde, dat zich met den stoom vermengde en gedeeltelijk teruggepompt werd als voedingwater naar de ketels, terwijl het overtollige deel naar buitenboord werd afgevoerd; deze machines werkten zoogenaamd met gewone injectie.

Al de monitors uit dit tijdperk, met uitzondering van de „Draak", bezaten soortgelijke machines met dezelfde condensatie werkende.

De „Curaçao", „Van Galen" en de „Leeuwarden" hadden een trunk-machine, waarvan de inrichting wel een kleine ruimte vereischte en die niet zwaar was, doch waarvan de nadeelen waren het arbeidsverlies door de wrijving van den trunk in den cylinder, terwijl de telkens herhaalde afkoeling van den trunk door de dampkringslucht veel warmteverlies veroorzaakte van den stoom in den cylinder en daardoor ook grooter stoom- en brandstofverbruik noodig maakte. Bovendien hadden de

trunk-machines veel olie en vet tot smering noodig om de trunken te vrijwaren voor warmloopen, welke bestanddeelen zich met den stoom in de cylinders vermengden, van daar afgevoerd werden naar de condensors en met het voedingwater ook in de ketels kwamen, waardoor aantasting der ketelwanden met al haar nadeelige gevolgen veroorzaakt werd.

De „Zilveren Kruis", „Watergeus" en „Marnix" hadden eene machine met terugwerkende drijfstang, deze nam weinig ruimte in, maar bezat het nadeel zeer gevoelig te zijn voor elke vervorming of doorzetting van het schip, terwijl de beide zuigerstangen, die telkens door de buitenlucht werden afgekoeld, voor een deel warmte aan den stoom in den cylinder onttrokken, waardoor verlies van nuttigen arbeid ontstond.

De pantserschepen uit dit tijdperk waren elk van 2 directwerkende middelbaren-drukmachines, de monitors elk van 2 soortgelijke middelbaren- of lagen-drukmachines voorzien, doch die der eerstgenoemde schepen werkten met oppervlakcondensatie.

Hierbij werd de stoom gecondenseerd door hem in aanraking te brengen met oppervlakken, die door buitenboordswater koel werden gehouden; de afgewerkte stoom bleef daardoor meer geschikt tot voeding van de ketels dan bij gewone condensatie; want de verwarming van het zoute voedingwater tot een hoogere temperatuur bij een hoogere stoomspanning geeft meer aanzetsel in de ketels, daar enkele zouten, voornamelijk de zwavelzure kalk, dan niet oplosbaar blijven, en het wordt onmogelijk den ketel schoon te houden. De aangroeiing van den z.g. ketelsteen zou het verwarmend-oppervlak zoo zeer doen afnemen, dat slechte stoomvorming het gevolg daarvan zou blijken.

Doordat op deze schepen nu niet zoo dikwijls behoefde gespuid en gebreind te worden als bij gewone condensatie, geeft de oppervlakcondensatie dus eene besparing van stoom en daardoor ook van brandstof; in dien tijd werd deze brandstofbesparing op ± 13 % geschat.

De verandering, die daardoor op onze oorlogsschepen in dit tijdvak op hun stoomwezen werd toegepast, was een groote verbetering, doelmatig en wenschelijk.

De pantserschepen de „Koning der Nederlanden" en de „Stier", evenals de monitors „Cerberus", „Krokodil" en „Heiligerlee" bezaten trunk-machines, de overige pantserschepen hadden machines met terugwerkende drijfstangen, terwijl de andere monitors van gewone direct werkende machines waren voorzien, waarbij de beweging der zuigerstang door middel van de drijfstang en kruk direct op de hoofdas wordt overgebracht.

Deze laatste machines behooren tot het eenvoudigste, toegankelijkste en best overzienbare type, maar nemen veel ruimte in, die echter op de monitors door hun betrekkelijk groote breedte in de machinekamer beschikbaar was.

De machines der pantserschepen en der monitors behoorden, met uitzondering van die der „Draak", welke hellende machines bezat, tot de horizontale machines en waren even als hunne

stoomketels zoodanig ingericht, dat zij met ledige kolenruimen beneden de waterlijn van het schip bleven. Er was dus voor hunne bescherming niet noodig een afzonderlijke pantsering van de machinehoofden en konden meerdere gewichten besteed worden tot het verzwaren der zijpantsering of andere beschermende doeleinden dan in lateren tijd, toen de machines in verticalen stand werden geplaatst en boven de waterlijn kwamen.

Het aantal kleinere werktuigen, waaronder wij voor het meer volledig overzicht verstaan zoowel de hulpwerktuigen van de eigenlijke hoofdmachine als die voor andere inrichtingen, was op de bovengenoemde houten schepen zeer klein; het beperkte zich bij hen tot 2 luchtpompen, 2 voedingpompen en 2 lenspompen, welke alle hunne beweging ontleenden aan de hoofdmachine, bovendien 1 of 2 afzonderlijke stoomhulpvoedingmachines, die tevens ingericht waren om als lenspomp en als brandspuit te werken, en een koudwaterhandpomp om het water in en uit de ketels te pompen. De „Zilveren Kruis" bezat bovendien nog 2 circulatiepompen voor hare oppervlakcondensatie. Stoomstuurtoestellen en stoomankerinrichtingen bezaten deze schepen niet, wel een of sommige twee distilleerinrichtingen om drinkwater te maken, waarvoor op de „Leeuwarden", „Van Galen" en „Zilveren Kruis" een afzonderlijke distilleerketel was verstrekt.

De monitors bezaten in dit tijdperk ongeveer dezelfde kleinere werktuigen als de houten schepen, waren van geen distilleerinrichting voorzien, evenmin van een stoomankerspil of een stoominrichting, doch wel van een stoomtorenmachine om den toren door middel van stoombeweging te doen draaien. De „Prins Hendrik der Nederlanden" bezat zelfs ook die stoomtorenbeweging niet, overigens waren de andere pantserschepen reeds van een uitgebreider aantal kleinere werktuigen voorzien. De „Koning der Nederlanden" o. a. bezat 2 luchtpompen, 2 voedingpompen en 2 lenspompen, die hunne beweging ontleenden aan de hoofdmachine, voorts 2 door afzonderlijke stoomwerktuigjes gedreven circulatiepompen, die ook als hoofdpompen dienst konden doen, twee hulpvoedingmachines en 1 stoompomp, zoowel voor lenspomp als brandblusch te gebruiken, 2 koudwaterhandpompen, 1 stoomankerinrichting, 1 stoomstuurmachine, 2 stoomtorenmachines, 2 hydraulische machines tot het bewerken van het geschut en twee distilleerinrichtingen. De overige pantserschepen bezaten soortgelijke hulpmachines, benevens een stoomtorenmachine en een distilleerinrichting.

Wat de voortstuwers betreft, waren de houten schepen elk van een Woodcroft-Mangin-schroef voorzien en was het achterschip bij hen zoodanig ingericht, dat de schroef uit het water kon gelicht worden bij het zeilen; de pantserschepen bezaten tweebladige tweelingschroeven van Griffith, de „Schorpioen" van Dupuy de Lôme, de monitors elk twee driebladige tweelingschroeven van Griffith.

Het steenkolenverbruik op al de genoemde schepen, in ver-

band met hun stoomvermogen en de daarmede behaalde vaartsnelheid, was zeer groot, zoodat men weldra er op bedacht was de stoomspanning in de ketels op te voeren en daardoor den stoom in de cylinders gelegenheid te geven door een verbeterde toepassing der expansie een zuiniger omzetting in arbeid te geven.

Nadat de voordeelen der oppervlakcondensatie gebleken waren, kon het opvoeren der stoomspanning geschieden door eene veranderde inrichting der stoomketels, bovendien kon de expansieverhouding door deze opvoering ook vergroot worden en daarmede het nuttig effect van den stoom. De vorm der stoomketels werd gewijzigd en ook een krachtiger materiaal gebezigd voor hunne constructie. Men vervaardigde voor onze Marine toen den cylindrischen stalen stoomketel, waarin in dat 1e tijdvak stoom kon gestookt worden van 65 Eng. pd. overdruk. Tevens werd de inrichting der machines samengestelder en volumineuser en ontstond de compound-machine, waarbij de stoom, die in den hoogen-drukcylinder reeds gewerkt had, toegelaten werd tot een tweeden grooteren of lagen-drukcylinder en daarin opnieuw in de gelegenheid gesteld op de hoofdas te werken.

Alle kanonneerbooten (type „Staunch") ontvingen 2 cylindrische ketels, waarin de stoomspanning kon opgevoerd worden tot 65 Eng. pd. en twee compound-machines, die echter verticaal waren opgesteld, daardoor boven de waterlijn kwamen en niet beschermd waren tegen vijandelijke raakschoten. Elke machine had 2 cylinders, een hoogen- en een lagen-drukcylinder; zij ontwikkelden op de verschillende kanonneerbooten een stoomvermogen, varieerende van 110—170 I.P.K. en behaalden daarmede een vaartsnelheid van 7—8 mijl. Bij hen was de oppervlakcondensatie nog meer noodig dan bij de voorgaande schepen, want een eerste noodzakelijkheid van het opvoeren der stoomspanning is geweest, zooals wij reeds aangaven, dat de stoomketels met zoet water gevoed moesten worden. Het aantal hulpwerktuigen neemt bij de oppervlakcondensatie ook toe, want de gewone condensor heeft slechts één luchtpomp noodig, terwijl de oppervlakcondensor bovendien nog een circulatiepomp noodig heeft om het circulatiewater door den condensor te persen.

Het aantal hulp- en kleine werktuigen bestond voor deze schepen voor elke machine uit een lucht- en een circulatiepomp, een voeding- en een lenspomp, die alle hunne beweging aan de hoofdmachine ontleenden; voorts een stoomhulpvoedingmachine ook ingericht als stoompomp en lenspomp, een koudwaterhandpomp, een stoomstuurtoestel en een stoomankerinrichting.

Bij de locomotiefketels is het gedeelte waarin de vuurhaard zich bevindt wagenvormig, het overige gedeelte is cylindervormig, bij hen was het weerstandsvermogen door een bijzondere constructie nog vermeerderd en kon de stoomspanning in dit tijdvak reeds opgevoerd worden tot 100 en 120 Eng. pd.

De riviervaartuigen waren elk voorzien van 2 locomotief-ketels, waarin stoom van 100 pd. overdruk kon gestookt worden, hun geringe diepgang van ± 13 dM. sloot van zelf een horizontalen stand van hunne machines uit, waarbij deze beneden de waterlijn van het schip lagen. Zij waren dan ook elk voorzien van 2 verticaal opgestelde machines, die zonder condensatie werkten, en zooveel mogelijk beschermd waren tegen vijandelijke raakschoten door de hellende pantsering en een staalplaatbedekking van het machinekamerhoofd. De machines waren door het gemis van condensor en luchtpomp goedkooper en lichter, hetgeen bevorderd werd door de kleinere cylinders, terwijl de hoog gespannen stoom met een geringe vermeerdering van brandstof kon gestookt worden. De meerdere lichtheid der machines kwam natuurlijk ten goede aan den zeer geringen diepgang, welken deze soort van schepen moest bezitten om te kunnen voldoen aan den eisch, dat zij op gemakkelijke wijze ook de bovenrivieren konden bevaren.

Aan boord dezer rivierschepen, welke hunne ketels altijd met het zoete rivierwater voeden kunnen, was deze toepassing van hooge stoomspanning in de stoomketels goed uitvoerbaar en mogelijk.

Hun stoomvermogen varieerde van 250—400 I.P.K., hun proeftochtsnelheid van 7—8 mijl. Zij zijn even als de kanonneerbooten van twee gewone vierbladige schroeven voorzien.

Het aantal hunner hulpwerktuigen is gering en bestaat uit twee stoomvoedingpompen, die tevens ingericht zijn om als lenspomp en brandbluschpomp dienst te doen, en een stoomstuurmachine.

De spartorpedobooten in dit tijdvak gebouwd, waren met uitzondering van de bij de firma Yarrow & Co. gebouwde booten No. „I" en „III", welke een staande condenseerende hoogen-drukmachine bezaten, alle van verticale compoundmachines voorzien, welke ten gevolge van den geringen diepgang der torpedobooten (15—16 dM.) boven de waterlijn kwamen, onbeschermd tegen vijandelijke raakschoten. Zij bezaten alle een locomotiefketel, waarin een stoomspanning kon gestookt worden van 120 Eng. pd. overdruk en waarbij wij de eerste toepassing vinden van het bevorderen der snelle verbranding van de brandstof door op de gesloten stookplaats met behulp van een fanmachine lucht van een zekere drukking toe te voeren, waardoor een zeer sterke trekking van het vuur ontstaat en het stoomvormend vermogen van den ketel en daarmede ook het vermogen van de machine vergroot wordt.

De torpedobootketels moeten met zoet water gevoed worden en al wordt door de oppervlakcondensatie de stoom in zoet water omgezet, toch ontstaat er altijd verlies van water en vindt men ook bij hen de eerste toepassing, dat een zekere hoeveelheid zoet water in den watertank als voedingwater wordt medegenomen.

Bovendien wordt bij stilliggende boot ook de oppervlak-

condensor in werking gehouden om den afgewerkten stoom van de hulpvoedingmachine en den overtolligen stoom te condenseeren en op die wijze het verlies van water zooveel mogelijk te voorkomen.

Dan dient een GIFFARD-ejector, welke het circulatiewater van buitenboord opzuigt door den condensor, bij gemis van een circulatiepomp; want bij de in de vaart zijnde boot wordt het circulatiewater door den condensor geperst door de hydrostatische drukking van het buitenboordswater, hetwelk door de circulatieklepkast aan en ook weder afgevoerd wordt. Deze booten zijn daarom niet voorzien van een circulatiepomp, het aantal hunner hulpwerktuigen was overigens reeds vrij groot en bestond uit: een luchtpomp, 2 machinevoeding- en een machinelenspomp, een TANGYE's z. g. specialpomp als hulpvoedingmachine, 1 fanmachine, terwijl een andere GIFFARD-ejector is ingericht om dienst te doen bij het lenshouden der boot.

Het stoomvermogen der 10 eerste spartorpedobooten varieerde niet veel, n.l. van 240—250 I.P.K., de proeftochtsnelheid van 17.5—19.5 mijl.

Zij waren alle voorzien van een driebladige stalen schroef.

De drie fregatten van dit eerste tijdperk, de „Atjeh", „Koningin Emma der Nederlanden" en de „Tromp" ontvingen elk 4 cylindrische ketels, waarin stoom werd gestookt van 65 Eng. pd. overdruk; door hunne groote lengte waren zij aan de achterzijde en voorzijde voorzien van vuurhaarden en werden daarom ook dubbele ketels genoemd. Twee aan twee hebben deze ketels hun afzonderlijke rookleiding en schoorsteen, die z.g. telescopisch is ingericht, n.l. uit 3 deelen bestaat, waarvan de twee bovenste deelen in het onderste deel kunnen geschoven worden, om tijdens het zeilen ook het grootzeil te kunnen voeren. De andere reeds besproken houten schepen hadden slechts een telescopischen schoorsteen, de overige behandelde schepen en vaartuigen bezaten die soort niet, wel waren de schoorsteenen van kanonneerbooten en torpedobooten neërslaanbaar bij het passeeren van bruggen.

Om te kunnen voldoen aan den eisch om met de stoomketels beneden de waterlijn te blijven, ook met ledige kolenruimen, werden deze niet te groot van middellijn genomen en daardoor de eigenlijke stoomruimte in de ketels te klein. Daarom waren tusschen en boven de ketels cylindervormige stoomhouders geplaatst, waardoor vergrooting van stoomruimte ontstond, en daar de verbrandingsproducten langs de stoomhouders naar boven werden geleid, kwam hunne medegevoerde warmte ten goede aan den zich daarin bevindenden stoom, die daardoor van de hem vergezellende waterdeelen kon bevrijd worden, hetgeen wel noodig was omdat in de betrekkelijk kleine stoomruimte dezer cylindrische ketels natte stoom werd geproduceerd.

Deze fregatten bezitten horizontale direct werkende machines van hooge drukking met oppervlakcondensatie en veranderlijke expansie werkende. Tengevolge van de hoogere stoom-

spanning kon de maat van expansie voordeeliger worden genomen ten bate van het brandstofverbruik bij een bepaald stoomvermogen. Dit bedroeg op deze schepen van 2700—2742 I.P.K., de daarmede behaalde proeftochtsnelheid was 13.5—14.3 mijl.

Zij waren voorzien van een stalen WOODCROFT-MANGIN-schroef, die lichtbaar was met het oog op het zeilen.

Hun hulpwerktuigen en kleinere werktuigen waren wederom talrijker dan op de houten schepen, zij bezitten 2 luchtpompen, 2 circulatie-, 2 voeding- en 2 lenspompen, 1 hulpvoedingmachine, 1 stoompomp, 2 distilleerinrichtingen, 1 stoomstuurmachine en 1 stoomankermachine. De circulatiepompen worden door afzonderlijke werktuigjes gedreven en voor de levering van stoom voor de distilleerinrichtingen, de stoompomp, de hulpvoeding-, stuur- en ankermachine kon gebruik gemaakt worden van een afzonderlijken kleineren ketel, den z.g. hulpketel, die eveneens beneden de waterlijn was opgesteld, van welke verstrekking men voor dit doeleinde dus hier de eerste toepassing vindt.

De hulpketel werd tevens benut voor het hydrokineeren der groote stoomketels bij het stoomopstoken, hetgeen bij deze cylindrische ketels noodzakelijk was om de circulatie van het ketelwater te bevorderen en de ongelijkmatige uitzetting der ketelwanden tegen te gaan, daar het ketelwater aan den bodem van den ketel niet in aanraking is met het verwarmd oppervlak en de circulatie daar ter plaatse zoo gering is, dat de temperatuur van dit water gedurende het stoomopstoken anders te weinig veranderen zou.

Bij de 3 cylindrische ketels van den monitor „Draak", waarin stoom kon gestookt worden van 65 Eng. pd. en waar de vlampijpen achter de vuren en de rookkasten aan den achterkant van den ketel zijn aangebracht om in dit schip met zijn betrekkelijk geringen diepgang het type lage ketels te kunnen gebruiken, en die 2 vuurhaarden per ketel bezaten, waren de waterspatiën onder de vuren zeer groot. Ter bevordering van de circulatie van het ketelwater werden daarom 4 GALLOWAY-tubes in de vlamkast aangebracht. Een hulpketel bezat dit schip niet en om de andere ketels te kunnen hydrokineeren moest dus eerst stoom gestookt worden in één der ketels.

De „Draak" is het eenige der door ons behandelde schepen, dat twee hellende machines bezat, en de eerste monitor welke met oppervlakcondensatie werkte. Zij ontwikkelde een stoomvermogen van 807 I.P.K. en behaalde daarmede een proeftochtsnelheid van 8.4 mijl; de voortstuwers waarmede zij is uitgerust zijn twee driebladige stalen GRIFFITH-schroeven.

Het aantal harer hulpwerktuigen kwam overeen met dat der andere monitors, zij bezat echter reeds vroeger dan de andere monitors een anker- en een stuurmachine en een distilleertoestel; voorts een exhauster met stoomwerktuig en een torenmachine.

De machines van al de schepen uit dit tijdperk waren ingericht om met stoom te kunnen werken van 15 Eng. pd.,

ten einde bij het gevecht of bij het stoomen onder het vuren van aan den wal opgestelde batterijen de kans zoo gering mogelijk te doen zijn om ernstige ongelukken te veroorzaken bij het treffen van een stoomketel.

Want voortdurend werd bij het opvoeren der stoomspanning in de ketels ook de uitwerking vermeerderd van een raakschot en men kan aannemen, dat bij een hoogen druk de geraakte ketel zou ontploffen en op dezelfde wijze werken alsof een reusachtige granaat in het schip sprong.

Om echter aan den eisch te voldoen op een gegeven oogenblik een krachtigere stoomvorming te verkrijgen en een plotseling verhoogde vaartsnelheid aan het schip te kunnen geven, zijn de stoomketels van al de behandelde schepen voorzien van een inrichting „tirage forcé" genaamd, waarbij door middel van een stoom-aanjaagpijp stoom in de verschillende vakken, waaruit de schoorsteen bestaat, kan geblazen worden. Hierdoor ontstaat een verhoogde trekking der vuren, die een snellere verbranding tengevolge heeft der brandstof, waardoor het stoomvormend vermogen der ketels en daarmede ook het vermogen der machines vergroot wordt.

Een nadeel daarvan was natuurlijk het grootere steenkolenverbruik, maar bovendien woog soms het verlies van stoom door het gebruik van de tirage forcé slechts weinig op tegen de snellere stoomvorming; als hulpmiddel in tijd van gevecht, wanneer de schoorsteen was weggeschoten, was hare verstrekking toch wenschelijk, om de trekking der vuren dan toch voldoende te doen plaats hebben.

Alle machines met oppervlakcondensatie waren ook ingericht om zoo noodig met gewone injectie te werken en op die wijze hunne condensors te benutten.

Eveneens konden de machines der kanonneerbooten werken zonder condensatie, men stelde dan de lucht- en circulatiepomp buiten werking en liet den afgewerkten stoom door twee pijpen naar de buitenlucht ontsnappen.

De ventilatie der stookplaats, welke ook haar invloed uitoefent op de trekking der vuren, geschiedde op het meerendeel der schepen door het aanbrengen van ventilatiepijpen in den schoorsteen, waardoor de warme lucht der stookplaatsen kan opstijgen en plaats maken voor de koude lucht, die door luchtkokers of koekoeken kan toestroomen.

Op de monitors, waar op de stookplaats weinig gemeenschap met de buitenlucht aanwezig was, kon de ventilatie bevorderd worden door de werking van een aspirator, waarmee de lucht uit de machinekamer en stookplaats werd opgezogen en naar dek geperst.

Op de pantserschepen is veelal ook een exhauster opgesteld, ten einde in de afgesloten torenruimte voor den aanvoer van zuivere lucht te zorgen.

Bij het eindigen dezer beknopte beschrijving van machines en ketels uit dit tijdperk van de toen op stapel gezette sche-

pen kunnen wij zeggen, dat bij het stoomwezen der Marine gedurende het 1e tijdvak van 1865—1879 een gestadige vooruitgang zichtbaar was, welke ten goede kwam aan een krachtigere stoomproductie in de stoomketels, aan het verhoogen van de spanning van den stoom, aan het vergrooten van het stoomvermogen der schepen en daardoor aan hunne vaartsnelheid, aan een betere omzetting van stoom in arbeid en aan een kleiner steenkolenverbruik bij het ontwikkelen van hetzelfde vermogen.

Met enkele uitzonderingen, zooals op de kanonneerbooten en torpedobooten en riviervaartuigen, werd algemeen het beginsel gehuldigd om stoomketels en machines beneden de waterlijn op te stellen en aan laatstgenoemden een horizontalen stand te geven. Tevens werd begonnen met de toepassing van het zuinigere compound-systeem op de machines der kanonneerbooten en torpedobooten; waarom dit ook niet toegepast werd op de machines van het eerste drietal fregatten is mij niet recht duidelijk. Evenmin waarom de monitors „Matador" en „Luipaard" niet cylindrische ketels en machines met oppervlakcondensatie werkende ontvingen, evenals de gelijktijdig gebouwde monitor de „Draak".

Gedurende het 2e tijdvak van 1879—1889, toen er geen groote moderne schepen op stapel werden gezet en er voornamelijk een uitbreiding der torpedovloot plaats had, ondervond uit den aard der zaak het stoomwezen van de Marine al de slechte gevolgen van deze werkwijze.

De verbeterde richting, die bij andere naties het stoomwezen weldra insloeg door het voortdurend opvoeren der stoomspanning ook in de stoomketels van groote schepen en de ruimere toepassing van het compound-systeem, waarvan de triple-compound-machine het gevolg was met nog betere omzetting van stoom in arbeid en van brandstofbesparing bij het ontwikkelen van een zeker stoomvermogen, werd daardoor bij onze Marine alleen op de vischtorpedobooten nagevolgd en bleef de toepassing van de triple-compound-machine op onze groote schepen bewaard voor het laatste tijdvak onzer studie, van 1889—1899.

De overige spartorpedobooten in het begin van het 2e tijdperk gebouwd, waren alle van een zelfde soort locomotiefketels voorzien als hun voorgangers en zij bezaten een compound-machine verticaal opgesteld en een soortgelijk aantal hulpwerktuigen en een stalen schroef, zooals boven reeds is beschreven.

Het ontwikkelde stoomvermogen van de nu voor het eerst hier te lande gebouwde torpedobooten was ongeveer even groot als van die, welke in Engeland bij Yarrow en Thorneycroft gebouwd waren, en varieerde van 250—285 I.P.K., de proeftochtsnelheid was geringer en varieerde van 16—17.5 mijl.

Met de door Yarrow & Co. geleverde torpedobooten „Etna" en „Hekla", wier afmetingen grooter waren en die een locomotiefketel bezaten waarin de stoomspanning reeds was opgevoerd tot 150 Eng. pd., werd tengevolge van het grooter ont-

wikkeld stoomvermogen van 550 I.P.K. ook een grootere vaartsnelheid behaald, namelijk 21.5 mijl. Zij bezaten als hulpwerktuigen: 1 lucht- en circulatiepomp en 2 voedingpompen door afzonderlijke werktuigjes gedreven, 2 lenspompen welke hun beweging aan de machine ontleenden, 1 stoomstuurmachine, 1 fanmachine, 1 luchtperspomp en 1 dynamo, welke 2 laatste werktuigen werden opgesteld bij hunne wijziging tot vischtorpedobooten, toen ook hun sparmachine voor het uit- en invoeren der torpedospar werd weggenomen.

De laatste drie fregatten „de Ruijter", „van Speijk" en „Johan Willem Friso", in dit tijdperk gebouwd, ontvingen meerdere cylindrische stoomketels dan hun voorgangers, namelijk 6 stuks, waarin ook stoom werd gestookt van eenigszins hoogere spanning, namelijk tot 75 Eng. pd., hun daarmede verkregen stoomvermogen was ook wat grooter, het varieerde van 2891—3305 I.P.K., maar hun diepgang, die voor deze soort schepen met het oog op het binnenkomen te Soerabaja feitelijk reeds te groot was, werd daardoor en ook door de zwaardere machines, die zij ontvingen, nog grooter en opgevoerd van 65—70 dM. De oorlogswaarde dezer drie fregatten, wier aanschaffing feitelijk niet had moeten geschieden, werd uit een tactisch oogpunt daardoor nog geringer.

Op deze fregatten werd voor het eerst op de groote schepen der Marine gebruik gemaakt van het compound-systeem. De machines waren voorzien van 1 hoogen-druk- en 2 lagendrukcylinders en daardoor volumineuser en zwaarder dan die van het vorige drietal fregatten.

De eisch, dat de stoomketels en machines beneden de waterlijn moesten blijven, werd ook bij hen gehandhaafd, vandaar dat bij de stoomketels die natten stoom produceerden waren opgesteld stoomseparators, waarin de stoom uit de stoomketels ontdaan wordt van het medegevoerde water, en dat de machines ook horizontaal waren opgesteld.

Daar de horizontale opstelling veel ruimte in beslag nam, waren de machines dezer drie schepen alle ingericht met terugwerkende drijfstang.

De door hen gebezigde voortstuwer is de Woodcroft-Mangin-schroef, die echter bij hen niet kon gelicht worden, doch wel onder zeil zijnde in verticalen stand kon vastgezet worden.

Het aantal hunner hulpwerktuigen komt overeen met die van het eerste drietal fregatten, de circulatiepompen worden door afzonderlijke werktuigjes gedreven. Voor de levering van stoom voor de stoomstuurinrichting, het stoomspil, de distilleerinrichtingen, de stoompomp en de hulpvoedingmachine was beschikbaar een afzonderlijk kleine stoomketel, de z.g. hulpketel, die echter bij dit drietal fregatten boven de waterlijn was opgesteld.

De oppervlakcondensors zijn ingericht om bij lageren stoomdruk ook als gewone injectiecondensors te werken.

De machines zijn, door middel van een pijpleiding en van

een stel kleppen aan de 3 cylinders aangebracht, ingericht om als gewone machine met directen stoomaanvoer naar de 3 cylinders te werken, zoodat in gevecht kan gestoomd worden met toelating van stoom van zeer weinig spanning boven den dampkringsdruk.

De vischtorpedobooten, die na 1885 werden op stapel gezet, ontvingen alle een locomotiefketel, waarin echter de spanning van den stoom reeds was opgevoerd tot 150 pd., de inrichting hunner machines was uitgebreider doordat zij voorzien waren, met uitzondering van de „Ardjoeno", van triple-compound-machines. Hierbij werd gebruik gemaakt van de hoogere spanning die de stoom bezat om hem van den hoogen-drukcylinder te bezigen in een middelbaren-drukcylinder en vervolgens in een lagen-drukcylinder zijn arbeidgevend vermogen geheel uit te putten en hem vandaar naar den condensor af te laten vloeien.

De omzetting in nuttigen arbeid was bij de inrichting dezer machines nog grooter en de invoering der triple-compound-machine leidde wederom tot een bezuiniging op het brandstofverbruik, terwijl het stoomvermogen en daardoor ook de bekomen vaartsnelheid grooter kon worden.

In staat No. IV kunnen wij zien hoe groot die bij de verschillende vischtorpedobooten waren, de „Ardjoeno" en „Empong", beide door YARROW gebouwd, komen daarop weder met de hoogste cijfers voor.

Het aantal hulpwerktuigen op deze soort van booten werd nog uitgebreid, o. a. bezaten zij behalve de werktuigen voor condensatie, voeding, trekking en lens houden, nog een dynamo voor het door hen gevoerde zoeklicht, een stoomstuurmachine, 1 luchtperspomp en een distilleerinrichting voor het maken van voedingwater voor hun stoomketel en van drinkwater voor de scheepsbemanning.

Gedurende dit tijdvak zien wij de toepassing beginnen van het vermeerderen der verschillende kleine werktuigen aan boord van de schepen voor de binnenlandsche defensie bestemd. De monitors en kanonneerbooten werden alle van distilleerinrichtingen voorzien, de pantserschepen bezaten deze toen reeds, laatstgenoemden en de monitors ontvingen bovendien een stoomstuur- en een stoomankermachine en ten slotte ook een dynamo voor de behandeling van het electrisch zoeklicht, waarmede zij werden voorzien ter bemoeilijking van torpedobootaanvallen gedurende den nacht. Bij hen breidde zich dus ook het aantal kleinere werktuigen op vrij aanzienlijke wijze uit en werd op die schepen ook de werkkring van het stoomwezen vergroot.

Gedurende het laatste tijdvak van 1889—1899 met de aanschaffing van de nieuwere schepen, betrad ook het stoomwezen der Marine de meer moderne banen, welke deze tak van dienst bij de buitenlandsche mogendheden reeds geruimen tijd bewandeld had.

Wel waren de uitkomsten op de eerstgebouwde schepen niet altijd even gelukkig en werden enkele goede resultaten

eerst verkregen nadat er voldoende leergeld voor betaald was, getuigen de reparatiën op machinegebied van de „Sumatra" en de „Reinier Claeszen" b.v., doch voortdurend was er vooruitgang merkbaar en bleef bij nieuwe uitgevonden verbeteringen ook het stoomwezen zoo veel mogelijk op de hoogte des tijds. De vooruitgaande richting nu ingeslagen, deed ook voor den zeeofficier een wetenschap ontstaan, waarin hij meer moest doordringen dan voorheen. In plaats van alle onderdeelen van tuig en zeilen, van het manoeuvreeren onder zeil, zal hij zich nog meer moeten toeleggen op het kennen van de inrichting der stoomketels, hoofdwerktuigen en de zoo talrijke hulp- en kleine werktuigen en van al de talrijke stoom- en andere leidingen in het schip gelegen. Al bezit hij de volle practische ervaring niet om die werktuigen zelf te drijven, toch zal hij als commandant en 1e officier die noodzakelijke kennis moeten bezitten, welke hem in staat stelt met goede gronden te kunnen beoordeelen alle maatregelen, die het hoofd der machinekamer hem voorstelt en als subaltern officier als officier van de wacht al de verrichtingen en daden van den machinist der wacht.

Het kan niet genoeg gezegd worden, wil de zeeofficier ten allen tijde kunnen optreden en de noodige zeemanschap ontwikkelen met het oog op het gebruik der machines en stoomketels aan boord van het moderne schip, ten opzichte van de noodzakelijke brandstofbesparing bij een oeconomische vaartsnelheid en een zuinige behandeling der verschillende kleine en hulpwerktuigen, dan zal hij zich die uitgebreide studie van elk schip, waarop hij dient, moeten getroosten. Doelmatig en wenschelijk zal het daarom zijn, indien voorschriften worden gegeven om volgens dezelfde beginselen en zooveel mogelijk op dezelfde wijze de verschillende leidingen te leggen: zooals groote en kleine lensleidingen, zoet- en zoutwaterleidingen, electrische geleidingen voor de verlichting, voedingleidingen en hulpstoomleidingen voor de stoomketels enz. en ook te zorgen, dat de beweging van afsluiters en schuiven, automatische en niet automatische, zooveel mogelijk op dezelfde wijze geschiedt. Kent men dan den loop dezer leidingen enz. eens goed en helder voor één schip, dan kunnen de moeilijkheden van de bestudeering dezer inrichtingen voor elk ander schip op die wijze zooveel mogelijk voorkomen worden.

Gedurende dit laatste tijdvak werd algemeen ingevoerd, op de groote schepen ook, de verticale opstelling der machines en liet men den eisch vallen, dat stoomketels en machines ook bij ledig schip beneden de waterlijn van het schip moesten blijven, daar een der eerste veranderingen op het gebied van den scheepsbouw was het aanbrengen van het pantserdek, waaronder stoomketels en machines zijn opgesteld en het pantseren van het machinekamerhoofd, waardoor ook de verticale en ruimere stand der machines verzekerd was. Met het oog op de verbetering van het drijfvermogen ontstond ook de uitbreiding van de waterdichte verdeeling van het schip en zien wij op

alle nieuwe schepen ingevoerd het stelsel van 2 machines opgesteld in compartimenten door waterdichte schotten van elkander gescheiden.

Wat de kleine werktuigen betreft, werden ook de groote schepen alle van dynamo's voorzien, niet alleen voor de zoeklichten maar ook voor de electrische verlichting van het geheele schip, zoo nuttig, spaarzaam, minder warmtegevend en gemakkelijk voor het degelijke onderhoud; eveneens voor de verlichting van boord- en topseinlantarens en andere seinmiddelen, zooals bij het Conz-seinlichtstelsel. Bovendien zien wij de toepassing van de electriciteit op het gebied der beweegkracht, het vraagstuk der toekomst voor onze nieuw te bouwen schepen. Een eerste toepassing daarvan is de verstrekking van de manipulatoren voor de beweging der zoeklichten en van de electromotoren voor de opvoering der munitie in de munitieliften, weldra misschien gevolgd op de nieuwe schepen voor de torenbeweging, de fanmachines, de ankermachines en andere kleine werktuigen; voorts op de telegraaf- en afvuur-inrichtingen.

De zooveel warmte gevende stoomleidingen, welke daardoor grootendeels zouden kunnen vervallen, en de vrij gemakkelijk aan te brengen kabels, die in gegalvaniseerd ijzeren buizen beschermd zijn tegen den invloed van vochtigheid en warmtebederf, zullen er toe bijdragen het schip in al zijn deelen minder warm en daardoor geriefelijker in de bewoning te maken.

Ook in het verhoogen der bewoonbaarheid ontving het stoomwezen een aandeel, de kunstmatige ventilatie-inrichtingen onder het pantserdek en de verwarmingsinrichtingen boven het pantserdek, die ook tot ventileeren kunnen benut worden, dankten daaraan hun aanzijn. Een geheel ander type van stoomketel dan de vlampijpketel, die aan boord onzer oorlogsschepen dienst deed, werd gedurende het laatste viertal jaren van dit tijdvak ingevoerd bij de Marine, de waterpijpketels met al hunne voordeelen en ook vele nadeelen werden verstrekt aan de kruisers v. d. Wijck en zullen ook op de „Koningin Regentes" worden opgesteld.

Ook de groote schepen van dit tijdvak werden voorzien van inrichtingen tot het kunstmatig bevorderen der trekking van de vuren; de geforceerde trek met gesloten stookplaats, het stelsel Howden met open stookplaats bij de cylindrische ketels, de luchtdrukinrichtingen met gesloten en ook met open stookplaats bij de waterpijpketels zijn de voortbrengselen der pogingen in deze richting te werk gesteld, welker resultaten niet alle even gunstig waren.

Als nieuw machinedeel ontmoeten wij ook op bijna alle schepen van dit tijdvak den hulpcondensor, waarin de afgewerkte stoom gecondenseerd wordt van de talrijke hulp- en kleine werktuigen bij stilliggend schip.

Ook de voedingpompen, die bij het toenemen der stoomspanning in de stoomketels zooveel meer arbeid moeten verrichten, werden op eenige nieuwere schepen op andere wijze ingericht en opgesteld, in stede van hunne beweging te ont-

eenen aan de hoofdmachine worden zij daar door afzonderlijke werktuigjes gedreven.

Op enkele schepen met cylindrische ketels, waarin een zeer hooge stoomspanning wordt gestookt, voerde men z.g. voorwarmers in, waar het voedingwater tot een hooge temperatuur verwarmd werd, voordat het in den stoomketel kwam, waardoor de stoomvorming bespoedigd en het brandstofverbruik verminderd wordt.

Al deze schepen werden behalve van distilleercondensors bovendien nog van verdampers voorzien, waardoor de capaciteit tot het maken van voedingwater en distilleerwater in ruime mate vergroot werd, hetgeen noodig was nu bij het opvoeren der stoomspanning alleen zoetwater tot voeding der ketels werd gebruikt en door het vermeerderen van het aantal hulp- en kleine werktuigen meer verlies van stoom en daardoor ook van voedingwater plaats vond.

Het gebezigde materiaal, waaruit cylinders, drijfstangen, zuigerstangen, assen enz. vervaardigd worden, verbeterde, waardoor de zwaarte van verschillende machinedeelen naar verhouding geringer kon worden dan die uit de vorige tijdvakken. De gietstalen cylinderwanden konden dunner zijn, de smeedstalen schroefassen en andere assen en drijfstangen konden inwendig voorzien zijn van een uitholling en deze soort schroefassen en machinedeelen kwam ook op al de in dit tijdvak gebouwde schepen voor.

Behalve de hoofdstoomleidingen naar de hoofdmachines ontvingen deze schepen alle ook nevenleidingen direct van de ketels naar de kleine en hulpwerktuigen, dit werd de z.g. hulpstoomleiding of kleine leiding genoemd. Het materiaal, waaruit de stoompijpen vervaardigd werden, veranderde bij het zoo zeer verhoogen der stoomspanning en ook werden deze pijpen op andere wijze vervaardigd, in de plaats van de roodkoperen stoompijp deed de stalen stoompijp hare intrede op onze nieuwere schepen en werd deze voornamelijk op de nieuwere schepen benut bij de hoofdstoomleiding.

Ook de voortstuwers ondergingen eenige wijziging en werden van een ander materiaal vervaardigd, goed bestand tegen invreting, duurzaam, sterk en niet te zwaar; de vierbladige GRIFFITH-schroeven van STONE MARTIN's metaal werden aan deze schepen verstrekt.

Het eerste der moderne gebouwde schepen was de „Sumatra", die, hoewel tot de Indische militaire marine behoorende, volledigheidshalve ook bij deze studie behandeld wordt. Men kan met goeden grond aannemen dat dit schip als eersteling het proefschip was op het gebied van moderniteit wat machines en ketels betreft.

De „Sumatra" is evenals de „Reinier Claeszen" van 3 cylindrische ketels voorzien, waarin stoom kan gestookt worden van een spanning van 160 Engl. pd. Het opvoeren dier stoomspanning maakte dat de ketelwanden dikker werden en het daarvoor ge-

bezigde stalen materiaal een krachtiger en meer weerstandbiedend vermogen moest bezitten, waardoor de stoomketel kostbaarder werd.

Oorspronkelijk voorzag men de „Sumatra" ook van een hulpketel, doch later werd die weggenomen om plaats te maken voor een verbeterde ventilatie-inrichting.

De stoomketels zijn ingericht voor den geforceerden trek op de gesloten stookplaats, feitelijk kon daardoor het ketelgewicht geringer worden. Een nadeel daaraan verbonden is het grootere steenkolenverbruik, terwijl de kans bestaat om bij slecht stoken door gaten in de brandstoflaag toestrooming van koude lucht te krijgen langs vlampijpen en vuurbruggen, waardoor zij veel te lijden hadden; om dit te voorkomen stookte men dikwijls de vuren dikker dan wenschelijk was voor een goed en zuinig brandstofverbruik. De „Sumatra" was het eerste groote schip der Marine, hetwelk electrisch verlicht werd, de ventilatie-inrichting van het schip liet te wenschen over, eveneens de inrichting der kleine stoomleiding, die in stede van direct op de stoomketels op de hoofdstoomleiding was aangebracht, waardoor deze ook bij stilliggend schip met stoom moest gevuld zijn, hetgeen minder spaarzaam was wat het stoomverbruik betreft en waardoor ook meer warmte in het schip werd gebracht.

De „Sumatra" en de „Reinier Claeszen" ontwikkelden uit hunne 3 ketels en hunne 2 triple-compound-machines ongeveer hetzelfde vermogen van 2350 Ind. Pkr., zij behaalden daarmede een proeftochtsnelheid respectievelijk van 15,6 en 12,5 mijl.

Het aantal der hulp- en kleine werktuigen, hetwelk zich zoo aanzienlijk uitbreidde, zullen wij volledigheidshalve van de „Sumatra" nog eens opgeven om bij de andere schepen dan te volstaan met de opgave van vermeerdering of vermindering op dit gebied. De „Sumatra" bezit 2 voeding-, 2 lucht- en 2 lenspompen, welke hunne beweging aan de hoofdmachine ontleenen; voorts nog door afzonderlijke werktuigjes gedreven 2 centrifugaalpompen voor circulatie- en lenspomp dienst doende, twee WORTHINGTON-voedingpompen als hulpvoedingmachines, twee stoompompen voor lens houden en brandblusch, twee distilleertoestellen met stoompompje, twee verdampers met stoompomp, twee fanmachines op de stookplaatsen, 2 dynamo's, een luchtperspomp, een stuur- en een anker-machine.

De „Reinier Claeszen" bezit daarentegen slechts één verdamper, doch bovendien 2 tornmachines en heeft 4 dynamo's en een torenmachine en een hulpvoedingmachine voor den hulpketel.

Met de opstelling der dynamo's was men op beide schepen minder gelukkig, de plaatsing op of nabij de stookplaats is daartoe minder geschikt, omdat reeds spoedig vuil in de dynamo's kan komen, waardoor hunne goede werking belemmerd wordt. Op de „Reinier Claeszen" werd hun opstelling gewijzigd en werden 2 dynamo's verplaatst naar de machinekamers en de beide andere in het noodverblijf der officieren opgesteld.

De „Koningin Wilhelmina" bezit 4 cylindrische ketels, waarin een stoomspanning kan gestookt worden van 160 Eng. pd. en 1 hulpketel voor de levering van stoom aan de kleine werktuigen, doch dit schip bezit 4 triple-compound-machines. Door deze inrichting konden wel de afmetingen van de cylinders, condensors en enkele hulpwerktuigen kleiner genomen worden, dan wanneer het schip slechts 2 machines had ontvangen voor het ontwikkelen van hetzelfde stoomvermogen en waren de machinekamers daarom ruimer en beter overzienbaar dan gewoonlijk en was waarschijnlijk het steenkolenverbruik ook geringer bij het gebruik van het gedeeltelijk stoomvermogen met 2 machines, doch zij is uit een geldelijk oogpunt kostbaar en vereischte een groote ruimte van opstelling en een aanzienlijk gewicht, hetgeen ten nadeele kwam van de bescherming. Of de Nederlandsche natie met dit schip van 3.5 millioen gulden een oorlogsschip heeft verkregen, waarvan de oorlogswaarde geëvenredigd was aan zijn kostenden prijs, is moeielijk uit te maken, naar het mij voorkomt is er te veel plaats en gewicht toegekend aan het stoomwezen en niet voldoende rekening gehouden met een betere gewichtsverdeeling voor de bescherming.

Het grootst ontwikkelde stoomvermogen bedroeg 5900 I.P.K., waarmede een proeftochtsnelheid werd behaald van 16.5 mijl.

Het aantal hulp- en kleine werktuigen is natuurlijk ook grooter dan op de „Sumatra", de voeding-, machinelens- en luchtpompen ontleenen eveneens hunne beweging aan de hoofdmachines, het schip is echter uitgerust met de krachtigere soort van Weir's-voedingpompen (2 stuks), die als hulpvoedingmachines dienst doen. Bovendien zijn er 2 fanmachines voor de ventilatie van de machinekamers en 4 fanmachines op de stookplaatsen opgesteld, waarvan er twee stuks ook tot ventilatie beneden het pantserdek dienen, voorts een aschwipmachine, een torenmachine, een projectiellift, bestaande uit een stoom- en glycerinecylinder en een stoomlier op het bovendek. De „Koningin Wilhelmina" is een der weinige schepen der Nederlandsche Marine, die dit laatste nuttige stoomwerktuig bezitten. Overigens heeft zij soortgelijke kleine werktuigen als de „Sumatra". Op geen der drie genoemde schepen uit dit tijdvak vinden wij een verwarmingsinrichting, evenmin een verkoelingsinrichting voor de munitiebergplaatsen, daar die bij hen onnoodig is; wel zijn zij alle ingericht om met geforceerden trek op de gesloten stookplaats te stoken.

De pantserschepen „Piet Hein", „Kortenaer" en „Evertsen" bezitten elk 4 cylindrische ketels, waarin stoom kan gestookt worden tot een hoogere spanning dan bij die der voorafgaande schepen en wel tot 180 Eng. pd. Zij zijn voorzien van het z.g. systeem Howden, om te stoomen met geforceerden trek. Hierbij wordt door de fanmachines de aangevoerde lucht geperst door een leiding, die in verbinding staat met een stelsel van pijpen, opgesteld in den schoorsteenloop en die daar door de afgevoerde verbrandingsproducten verhit worden. Vervolgens stroomt de

op deze wijze verwarmde lucht door een omkasting aan de voorzijde van den ketel onder de vuren. Het gevaar, dat men bij het stoken met geforceerden trek met gesloten stookplaats loopt van het verbranden der uiteinden der vlampijpen, hetgeen o. a. op de „Reinier Claeszen" gebeurde, wanneer zij plotseling in aanraking komen, bij mogelijke gaten in de vuren, met de koude lucht der trekking, wordt met het stelsel Howden vermeden en het schijnt, dat er ook een volkomener verbranding der brandstof plaats heeft, waardoor het brandstofverbruik kleiner wordt. Het stoken met open stookplaats, die nu op natuurlijke wijze kan geventileerd worden, is tevens een niet te versmaden voordeel van dit stelsel. Het nadeel ervan is dat de samenstelling van den schoorsteenloop ingewikkelder wordt en het totale ketelgewicht door dit nieuwe appendage eenigszins toeneemt. Deze schepen voorzag men, evenals de „Reinier Claeszen" en de „Koningin Wilhelmina", van een hulpketel.

Bij hen vindt men voor het eerst de opstelling van een verwarmingsinrichting, zij bezitten ieder een sturtivant met fanmachine, ook een hulpcondensor met lucht- en circulatiepomp; in plaats van 2 centrifugaalmachines bezat o. a. de „Kortenaer" er 4 stuks, een vermeerdering in kostbaarheid en gewicht van deze werktuigen; ook de voedingpompen ontleenden nog hunne beweging aan de hoofdmachines, terwijl 2 Tangye's pompen als hulpvoedingpompen dienst doen. Behalve een hydraulische pompmachine, opgesteld voor de beweging van de barbette en de munitieliften, bezitten zij ongeveer dezelfde soort kleine werktuigen als de „Sumatra".

Het grootste ontwikkelde stoomvermogen dier schepen varieerde niet veel, van 4658 tot 4736 I.P.K., de daarmede behaalde proeftochtsnelheid bedroeg 16—16.12 mijl.

Ook vindt men op deze schepen voor het eerst de toepassing van het verwarmen van het voedingwater tot een hooge temperatuur voordat het in de stoomketels komt, door de verstrekking van 2 voorwarmers.

De machines van al deze schepen, evenals van de 6 kruisers type v. d. Wijck, zijn ingericht om te stoomen met hoogen druk zonder condensatie, waartoe de afgewerkte stoom door een of meer pijpen naar de buitenlucht wordt afgevoerd in plaats van naar de condensors af te vloeien; eveneens is de leiding van den afgewerkten stoom der hulp- en kleine werktuigen zoodanig ingericht, dat hun afgewerkte stoom naar de buitenlucht kan afgevoerd worden.

Wat de 3 visch-spartorpedobooten N°. III, XXI en XXII betreft, die in het begin van dit tijdvak werden gebouwd, zij zijn elk voorzien van een locomotiefketel, waarin een stoomspanning van 160 Eng. pd. kan gestookt worden en een triple-compound-machine. Hun grootst ontwikkelde stoomvermogen bedroeg 426—457 I.P.K., de daarmede behaalde proeftochtsnelheid van 17.5—17.9 mijl.

De eerste en eenigste vischtorpedoboot, die tot nu toe

waterpijpketels ontving, is de „Empong", die van 2 kleine waterpijpketels werd voorzien in de plaats van haar locomotiefketel, die grootendeels versleten was.

De uitslag der beproevingen met deze soort van ketels, die wegens hunne lichtheid en stoomproductie geheel en al geschikt zijn voor de opstelling op een torpedoboot, zijn, geloof ik, vrij bevredigend geweest. Ook aan de andere vischtorpedobooten zullen waterpijpketels verstrekt worden, indien hunne locomotiefketels wegens slijtage en veroudering afgekeurd moeten worden voor verder gebruik, en zijn op de Rijkswerf te Willemsoord de noodige maatregelen genomen om geregeld voort te gaan met den aanmaak van de benoodigde waterpijpketels type YARROW, voor de kleinere vaartuigen. Zoo worden ook voor de kanonneerbooten, bestemd voor de voortgezette opleiding der stokers en voor de opleiding der machinistleerlingen in Hellevoetsluis, waterpijpketels vervaardigd om het gegradueerde en niet-gegradueerde machinekamerpersoneel te oefenen in het stoken en de behandeling van waterpijpketels, een zeer doelmatige en wenschelijke maatregel, nu het te voorzien is, dat zoowel de kleinere als de grootere nieuwe schepen, bestemd voor binnenlandsche defensie, waterpijpketels zullen verkrijgen. De verstrekking aan dit soort schepen is wenschelijk en doelmatig, bij reparaties zijn altijd daarvoor zoowel Rijks- als particuliere werven gereed om die zoo spoedig mogelijk te bewerkstelligen, bovendien is het meerdere steenkolenverbruik bij hen geen overwegende factor, bij hun beperkten gevechtsradius kan deze factor geen overwegend gewicht in de schaal leggen. Wel daarentegen bij de schepen voor buitenlandschen dienst bestemd en daarom is het noodig, dat wij enkele bladzijden aan de waterpijpketels wijden, vooral met het oog op hunne verstrekking aan schepen, bestemd voor algemeene diensten.

De kruisers „Holland", „Zeeland" en „Friesland" werden voorzien van 8 waterpijpketels type YARROW met rechte pijpen en van 2 cylindrische ketels; in beide soorten kon een stoomspanning gestookt worden van 200 Eng. pd.

De waterpijpketels onderscheiden zich van de vlampijpketels, doordat het verdampende water in de pijpen circuleert, welker buitenoppervlak het eigenlijke verbrandende oppervlak aangeven, omdat de vlam van het vuur er direkt langs heen strijkt. Bij een gelijke sterkte behoeft deze ketel gedeeltelijk veel minder wanddikte dan de cylindrische ketel, omdat de dunne wanden van de pijpen zonder gevaar aan de vlammen blootgesteld kunnen worden, zoolang er een voldoende watercirculatie plaats heeft en het ketelwater rein is.

Tengevolge van deze mindere wanddikte werd ook het gebruik van de zooveel hoogere stoomspanning eerst mogelijk; bij de ketels van de „Gelderland", „Utrecht" en „Noord-Brabant", die met 12 stuks waterpijpketels zijn uitgerust, is deze reeds opgevoerd tot 250 Eng. pd., welk verschil dus met de stoomketels van den nu in dienst zijnden monitor „Krokodil",

waar deze stoomspanning slechts 25 Eng. pd. bedraa zijn welsprekende cijfers, die het verschil tusschen voor thans maar al te duidelijk aantoonen.

De waterpijpketel bezit bij een gelijke capaciteit e kleiner gewicht dan de cylindrische ketel, neemt veel plaats in, kan bij noodig zijnde reparatie meestal in he ruim zelf gerepareerd worden of anders door den schoorst tilator in zijn geheel gelicht worden, zoodat er geen dek opengebroken te worden en bevat ook, de ketel op peil een veel kleiner gewicht aan water dan laatstgenoemd

Bovendien heeft hij het groote voordeel, dat de st ming zeer snel geschiedt en door de vermindering va stoomvorming beschikbare watermassa wordt de tijd va aanstoken tot stoomklaar zijn zoo gering mogelijk.

In 30 à 40 minuten is men reeds stoomklaar en dez stoomvorming verhoogt in buitengewone mate de slag heid van het oorlogsschip.

In tijd van oorlog zal een langdurig onder stoom den steenkolenvoorraad spoedig doen slinken en is l groot voordeel om onder omstandigheden, wanneer een in zee gaan kan verwacht worden, de ketels rustig staan en het bedienend personeel frisch te houden, da zoo noodig, zoo spoedig mogelijk stoomklaar is.

Ook bij blokkadediensten, waar plotseling een groot vermogen zou moeten ontwikkeld worden, kan deze wi gebruik der ketels tot groote kolenbesparing leiden.

Maar naast die vele voordeelen van de waterpijpkete ook talrijke nadeelen en kan niet ontkend worden, dat op de rubriek steenkolenverbruik de waterpijpketels tot in de practijk zijn tegengevallen.

Of dit ligt aan mindere geoefendheid van het pe aan den grooten invloed van het stoomverbruik der kl hulpwerktuigen of aan de groote uitstralende warmte die welke nutteloos verloren gaat en veel brandstof kost, andere oorzaken kan ik moeilijk beoordeelen.

De nadeelen zijn:

1o. Zij vereischen een zorgvuldige waakzaamheid, wat de voeding betreft; want alleen als er steeds een vo watercirculatie plaats heeft kunnen de 1.5 mM. dunne der waterpijpen zonder gevaar aan de vlammen bloot worden.

2o. De geringste verontreiniging van het voedin heeft dadelijk opkoken der ketels tengevolge. Alleen leerd en zuiver regenwater mag tot voedingwater g worden en deze eisch kost zeer veel steenkolen, want van dit voedingwater gaat niet verloren, zoowel in de als in de kleine en hulpwerktuigen en moet men aa door middel van den verdamper herhaaldelijk tot het van voedingwater overgaan, hetgeen ook veel steenkole zeker meer dan 1000 K.G. voor elke 10,000 L. voedingw

3o. De wanddikte der in- en uitwendig verzinkte waterpijpen is slechts 1.5 mM., deze kunnen, vooral ter plaatse waar de pijpen in de tubeplaten komen, spoedig slijten, zoodat de levensduur van dit soort ketels, welke elk 1260 waterpijpen bezitten, waarschijnlijk niet zoo groot is als die der cylindrische ketels.

4o. De verbazend groote warmte, welke de waterpijpketels uitstralen, is ook zeer nadeelig, want niet alleen dat dit grooter steenkolenverbruik beteekent maar de beschieting van de schoorsteenventilators en schoorsteenloopen en van het pantserdek in de ketelruimen met dunne staalplaat, waartusschen een laag slakkenwol van 10 à 15 cM. dikte is aangebracht, brengt ook een vermeerdering van gewicht mede, op de „Gelderland" van ± 10,000 K.G., die wij feitelijk geheel op rekening der waterpijpketels moeten stellen. Hetzelfde is het geval met de RANKINE-voedingfilters, die bij elke WEIR's-pomp zijn aangebracht en die dienen om het voedingwater rein te houden, hun gezamenlijk gewicht à 2200 K.G. moeten wij eveneens op rekening der waterpijpketels stellen.

5o. Het vraagstuk van brandstofbesparing in stoomketels blijft grootendeels afhankelijk van de volkomen verbranding der brandstof in de vuren. Bij waterpijpketels kunnen de eischen voor volmaakte verbranding opgelost worden door zeer zorgvuldig stoken, maar ik betwijfel of deze eischen bereikbaar zijn onder gewone werktoestanden op zee met gewone stokers.

6o. Het is ook een groot nadeel, dat het zeevarend machinekamerpersoneel van particuliere stoomvaartmaatschappijen, die over het algemeen zeer getrainde en bekwame stokers bezitten, die in oorlogstijd, als de particuliere schepen niet varen, beschikbaar komen, onbekend is met de behandeling der waterpijpketels, omdat bijna al de koopvaardijschepen cylindrische ketels bezitten, daar bij dit soort schepen het kolenverbruik, de levensduur van den stoomketel en de gemakkelijkheid van schoon maken en inspectie van veel grooter belang zijn dan het vraagstuk van de verhouding die er bestaan moet tusschen het gewicht en volume van machine en ketels tot het te behalen stoomvermogen, hetwelk op het oorlogsschip op den voorgrond treedt en eischt, dat ketels en machines zoo licht en toch zoo sterk mogelijk zijn.

7o. De waterpijpketel vordert een voortdurend goede behandeling en een zeer zorgvuldig onderhoud en stelt in dat opzicht aan het machinekamerpersoneel zeer hooge eischen.

De groote zorg voor het schoonhouden van de pijpen, waarvan de levensduur van den ketel en de capaciteit om stoom te leveren in ruime mate afhangt, omdat bij het verstopt raken van pijpen door onreinheden van het voedingwater (olie en vetdeelen) deze zullen barsten en bij niet goede verwijdering van roetaanslag aan de buitenzijde der pijpen het verwarmend oppervlak vermindert en de trekking door de belemmering der passage voor de verbrandingsproducten bedorven wordt, is een levensvoorwaarde voor den waterpijpketel.

Ook kan oxydatie en daardoor vertering der pijpen voorkomen ter plaatse waar deze in de tubenplaten bevestigd zijn en daar iets van hun zinkbescherming verloren hebben, wanneer zich daar roet en vocht verzamelt.

Ook het gedeelte van den ketel nabij den voedingwaterinlaat kan onderhevig zijn aan invreting, wanneer men geen gedistilleerd of regenwater daartoe gebruikt; men schrijft dit toe aan het vrij komen van lucht en andere gassen van het voedingwater op dit gedeelte.

Wij hebben met voordacht langer stil gestaan bij de behandeling der voor- en nadeelen der waterpijpketels, dan de beknoptheid dezer studie vereischte, om de oogenblikkelijke belangrijkheid van het onderwerp.

Kunnen de waterpijpen, wat sterkte betreft, verbeterd worden, en daar schijnt kans op te bestaan door hen van een ander materiaal te vervaardigen dan tot nu toe geschiedt, namelijk van een nikkelstaalalliage, waardoor zij beter zullen gevrijwaard zijn tegen roesten en verteren, dan zal waarschijnlijk de levensduur der waterpijpketels aanmerkelijk grooter worden. Doch ik vrees, dat hunne kostbaarheid daardoor zal toenemen, iets wat bij onze beperkte financiën toch ook geenszins uit het oog mag verloren worden; bovendien wordt het grootere steenkolenverbruik door deze verbetering niet weggenomen en daarom ware het wel goed ook eens om zuinigheidsredenen te overwegen de al of niet wenschelijkheid eener verstrekking van cylindrische ketels aan het volgende pantserschip type „Regentes". Ik weet wel dat men dadelijk zal zeggen, ja, maar die 4 cylindrische ketels, welke dan benoodigd zullen zijn, moeten veel zwaarder wegen dan de zes voor haar bestemde waterpijpketels; doch dit bezwaar is te overkomen door dit meerdere gewicht te vinden op de steenkolenberging en de kolendwarsruimen iets kleiner van inhoud te maken. Met het stelsel Howden voor geforceerden trek en met voorwarmers voor het voedingwater zullen zij denkelijk zuiniger zijn in het brandstofverbruik en daardoor al spoedig even lang kunnen stoomen met hunne iets kleinere steenkolenberging; doch de levensduur der ketels en de kosten van hunne behandeling en onderhoud en hun matiger steenkolenverbruik kunnen op den langen duur vooral wel tot mindere uitgaven aanleiding geven.

Ook bij het steenkolenverbruik moeten wij den nadruk er op leggen, hoe dit voornamelijk op de moderne schepen door het vermeerderen van hulp- en kleine werktuigen zeer toenam. Om daarvan een eenigszins juist denkbeeld te krijgen, volgt hiernevens een overzicht van het aantal hulp- en kleine werktuigen van het pantserschip „Prins Hendrik der Nederlanden" en het pantserdekschip de „Gelderland", het eerste schip in 1865, het andere in 1898 van stapel geloopen. Het wordt daardoor ook voor den niet ingewijden lezer duidelijk, waarom in het algemeen de machines van het moderne schip zooveel kostbaarder zijn in vergelijking met die van vroegere schepen en

SOORTEN VAN HULP- EN KLEINE WERKTUIGEN.	H. M. Gelderland te water gelaten in 1898.	Gewicht in KG.	H. M. Prins Hendrik der Nederlanden.	Gewicht in KG.
Luchtpompen	2	3000	2	3500
Machinelenspompen	2	500	2	600
Circulatiepompen	2 (Centifugaal)	4320	2	2800
Voedingpompen	2 (Weir's)	4768	2	1200
Hulpvoedingmachines	2 (Weir's)		2	900
Stoompomp, tevens lens- en brandbluschpomp	4 (duplex)	5000	1	900
Stoomfans luchttoevoer op de stookplaatsen	6	10252	0	
Stoomfans ventil. benedenschip.	2		0	
Exhauster	0		1	1500
Distilleercondensors	2	420	2 Distilleerinricht.	2500
Circulatiepompen idem. . . .	2	370		
Evaporators	2	2570	0	
Voedingpompen idem	2	310	0	
Aschejectors compleet	2 (1 Worthingt.-pomp)	2000	0	
Lucht- en circ.pomp hulpcondens	1 (duplex)	1250	0	
Stoomzoetwaterpomp	1	400	0	
Stoomaanzetmachines	2	1300	0	
Stoomtornmachines	2	1300	0	
Stoomspilinrichting compleet .	1	4250	0	
Stoomstuurinrichting compleet .	1	7000	0	
Verwarmingsinrichting. . . .	2	5000	0	
Verkoelingsinrichting	1	7000	0	
Luchtperspomp torpedo's . . .	1	610	0	
Dynamo's	3	23000	0	
Zoeklichten	2	1200	0	
Manipulatoren	2	400	0	
Motors voor de munitieliften .	8	1000	0	
Motors voor de machinewerkplaats	1	250	0	
Pijpleidingen	totaal. .	20000		10000
Totaal aantal . . .	60	107470	14	23900

Aanmerkingen.

Onder de pijpleidingen zijn ook berekend de groote en kleine lensleidingen. Op de »Prins Hendrik", waar geen centrale lensleiding is aangebracht en waar het daartoe gebezigde materiaal uit lood bestond, terwijl dit op de »Gelderland" uit verzinkt ijzer bestaat, was het gewicht dezer leidingen grooter dan op de »Gelderland".

hoeveel meer gewichten op de moderne schepen moeten w(den afgestaan aan de hulp- en kleine werktuigen; zij beloop(ten slotte gezamenlijk een aanzienlijk cijfer en de vermeerderi(dezer gewichten moest hoofdzakelijk genomen worden ten kos van de *bescherming*.

Ook het stoomverbruik en brandstofverbruik dier talrij hulp- en kleine werktuigen is veel grooter, waar op de „Pri Hendrik der Nederlanden" bij stilliggend schip slechts af en t brandstofverbruik gevorderd werd voor het distilleeren, ko op de „Gelderland" voortdurend een stoomketel in werki voor de levering van stoom aan een dynamo-machine voor verlichting, aan een voedingpomp, een lucht- en circulatiepon voor den hulpcondensor, een duplex-pomp voor de zoutwater-v(deeling door het schip, één of meer fanmachines voor de ven latie, één of meer sturtivants voor de verwarming, geduren korteren of langeren tijd de verkoelingsmachine van Hall vo de afkoeling der temperatuur van de munitiebergplaatsen ten slotte wordt de verdamper en distilleercondensor veel me gebruikt dan voorheen, omdat er niet alleen drinkwater vo de equipage, doch ook voedingwater voor den ketel moet g maakt worden en is ook om hygienische en zeer gegronde re(nen voor het behoud eener goede gezondheid aan boord de schepen het verbruik van drink- en waschwater zeer toege men, hetgeen ook een grooter verbruik van brandstof medebren

Onder stoom zijnde, ontvangen op de „Gelderland" alle de luchtpompen en de machinelenspompen hunne beweging v de hoofdmachines; alle andere werktuigen worden door afz(derlijke stoomwerktuigjes gedreven, op de „Prins Hendri daarentegen geschiedt dit laatste slechts bij de hulpvoedi machine, de stoompomp en den exhauster.

De circulatie- en voedingpompen, de distilleer- en evapo tor-inrichtingen, de luchtdrukinrichtingen, de verkoelingsinri(ting hebben alle een groot stoomverbruik, de duplex-pomp en de verwarmingsinrichting kunnen met een minder stoo verbruik volstaan. Daar al die kleine werktuigjes zijn ingeric als gewone hoogen-drukmachines is dit niet bevorderlijk voor zuinigheid wat stoomverbruik betreft en zal men in de t komst ook aan het vraagstuk, hoe die werktuigen op dit z nige verbruik in te richten en zoo tot brandstofbesparing geraken, de aandacht moeten wijden.

Eveneens zal men de mogelijkheid moeten overwegen of afgewerkte stoom dezer hulpwerktuigen, welke van een gr(deel dier werktuigen nog een vrij groote spanning bezit, n op een betere wijze kan benut worden, dan de tot nu toe volgde wijze door hem af te laten vloeien naar den hulpc(densor of de groote condensors. Men zou dien stoom kunn benutten, hetzij in den lagen-drukcylinder, hetzij in de evapo tors en zoo mogelijk die voeding met directen stoom uit ketels doen vervallen tijdens het schip in de vaart is, als veel hulpwerktuigen in werking zijn.

Uit de hierbij gevoegde opgave van het aantal kleine en hulpwerktuigen der bovengenoemde schepen zien wij recht duidelijk, hoezeer hun aantal is vermeerderd sedert de laatste 35 jaren en het totale voor hen benoodigde gewicht is toegenomen. Want ook het aantal pijpleidingen is aanzienlijk toegenomen en bij het verhoogen der stoomspanning ook hunne dikte en hun gewicht. Oppervlakkig gezegd zou het verschil in gewicht van de kleine en hulpwerktuigen van beide schepen wel 84 ton zijn, echter moet bij de opgave van de „Prins Hendrik der Nederlanden" nog het gewicht gerekend worden van de handankerinrichting en de handstuurinrichting enz., doch dit zeer ruim genomen houden wij toch minstens een verschil van 75000 KG. dat ten nadeele komt van de „Gelderland". Nu heeft dit schip wel een 600 M³. grootere waterverplaatsing, doch het verschil blijft toch zeer belangrijk.

De inrichting om met geforceerden trek te stoomen met gesloten stookplaats op het eerste drietal kruisers heeft tot vrij goede uitkomsten geleid, de „Gelderland" heeft behalve deze inrichting nog een omkasting van hare ketels gekregen, zoodat de lucht door een afzonderlijke leiding daar binnen geperst kan worden en zoo onder de vuren komen kan om de trekking te bevorderen; de stookplaatsen kunnen dan open blijven. In hoeverre deze methode zal voldoen, moet nog de uitkomst leeren en eveneens of op die wijze de lucht door het uitstralend vermogen van den ketel voldoende verwarmd wordt, om mede te werken tot een betere en daardoor meer volkomen verbranding der brandstof.

En hiermede dit beknopte overzicht eindigende kunnen wij zeggen, dat het stoomwezen der Marine voor de beantwoording van verschillende vraagstukken op allerlei gebied geplaatst, de oplossing daarvan voor het meerendeel op goede wijze tot stand heeft gebracht, doch dat in de toekomst nog menige moeilijkheid zal dienen vermeden te worden, alvorens hier het volmaakte bereikt wordt, en men wel mag overwegen dat de snelheid geen overheerschende factor kan zijn bij onze vechtschepen, want dat de gewichten dan voor het stoomwezen bestemd veel te groot worden, om voor de eigenlijke pantsering nog een voldoend gewicht over te laten.

Hoofdstuk V.

Na het beknopte doch voor ons doel voldoende overzicht wat betreft de bewapening en het stoomwezen der schepen welke deze studie behandelt, is het noodzakelijk om een eenigszins volledig beeld van hun oorlogswaarde te verkrijgen dat wij ook een enkel woord wijden aan den zoo gewichtigen factor der bescherming, die uit een tactisch oogpunt geheel afhankelijk moet zijn van de plaats die het schip als oorlogsstrijder in de geheele vloot moet innemen.

De bescherming sluit niet alleen in zich het gewicht toegestaan op elk schip voor de pantsering van de verschillende vitale deelen, maar ook hoe die pantsering is verdeeld en van welk materiaal zij is vervaardigd. Ten einde eenigszins een overzicht te krijgen hoe de gewichten op de verschillende typen van oorlogsschepen zijn verdeeld, is door mij een staat N°. V vervaardigd, die niet volledig kon zijn wat enkele nieuwere schepen betreft, omdat ik niet over de daartoe noodige gegevens kon beschikken, maar waaruit men toch op voldoende wijze kan zien, voor het meerendeel der in deze studie voorkomende schepen, welke gewichten voor de verschillende hoofddeelen van ieder type van oorlogsschip bestemd zijn.

De gevechtswaarde dier bescherming is echter afhankelijk van het materiaal waarvan zij is vervaardigd, en daarom kan men voor de oudere schepen aan de rubriek bescherming van die gewichtenverdeeling slechts een betrekkelijke gevechtswaarde toekennen. Op de wijze hoe voor elk type van schip de gewichten verdeeld waren doet het gebezigde materiaal slechts weinig af, omdat de soortelijke gewichten van smeedijzer en der hedendaagsche soorten van pantserstaal slechts weinig verschillen.

Uit den gewichtenstaat blijkt, dat de torpedoboot en de kanonneerboot tot de niet-beschermde schepen behooren en de pantserschepen „Prins Hendrik" en „Koning der Nederlanden" ongeveer een zelfde gewicht aan hunne bescherming verleenden, dit varieerde slechts van 22.6 – 23 %; bij het riviervaartuig bedroeg dit reeds 25.4 %, terwijl de monitors met hunne 32.8 – 30.4 % tot de betrekkelijk zwaarst beschermde schepen behoorden. Wat de nieuwere schepen betreft, zien wij het zeer groote verschil tusschen een „Piet Hein" als pantserschip en het pantserdekschip „Friesland", met respectievelijk 25,3 en 13.8 % van hun gewicht voor hunne bescherming.

Wat de toegestane gewichten voor de artillerie betreft, verschillen deze met uitzondering der kleine vaartuigen niet zooveel en bewegen deze zich tusschen de 4,59 % voor de „Prins Hendrik" met hare korte kns. van 23 cM. en de 7.16 % voor den monitor „Draak". Op het riviervaartuig is er slechts een klein gewicht aan toegekend kunnen worden, 2.69%, terwijl wij de kanonneerboot daarentegen met het hoogste percentage in deze rubriek vinden aangeteekend, nl. 23.27 %.

Op de moderne schepen bewegen zich deze gewichten tusschen nog engere grenzen, nl. van 5 % op de „Friesland" tot 6.66 % op de „Piet Hein", tevens zien wij dat de „Gelderland" een grooter percentage voor hare batterij in rekening kan brengen dan haar zusterschip de „Friesland", een gevolg der zwaardere kanonnen en hunne dikkere schilden, die volledigheidshalve bij de rubriek Artillerie zijn berekend omdat het schild feitelijk tot het kanon en de affutage behoort.

Voor de rubriek Torpedomaterieel vinden wij op de oudere schepen geen gewichten toegekend en op de moderne schepen bedraagt het gewichtspercentage ook slechts een luttel cijfer,

alleen op de torpedoboot natuurlijk is het groot en bedraagt daar 8.25 %.

De rubriek aan het Stoomwezen gewijd, waarbij ook zijn berekend al de kleine werktuigen, welke door stoom worden bewogen en brandstofverbruik veroorzaken, is meer opvallend door hare grootere verschillen voor de verschillende typen van schepen. Op de torpedoboot is deze rubriek het grootst, n.l. 40,8 %, op den monitor van het oudste type daarentegen het kleinst, nl. slechts 8.2 %. Bij de andere oudere schepen, behalve op de kanonneerbooten, waar dit cijfer 18.77 % bedroeg, ontloopen de verschillende cijfers dezer rubriek elkaar slechts weinig, de „Koning der Nederlanden" met hare meerdere hulpwerktuigen en kleine werktuigen, had 12.76 % van haar geheel gewicht daarvoor noodig, de „Hendrik" met haar geringer aantal kleine werktuigen slechts 10.3 %. Wat de nieuwere schepen betreft, zien wij uit den toelichtenden staat dat, hoewel een $3^3/_4$ mijl kleinere proeftocht-snelheid behalende en een veel kleiner stoomvermogen ontwikkelende, het gewicht der cylindrische ketels enz., bestemd voor de „Piet Hein", toch nog iets meer bedroeg dan van die van de „Friesland", welke nog 2 cylindrische ketels bezat, maar aanmerkelijk hooger was dan bij de „Gelderland", zelfs 2.05 %, die enkel waterpijpketels bezit en ook zulk een veel grooter stoomvermogen kan ontwikkelen. Om deze reden echter konden de machines der „Piet Hein" van kleiner afmetingen zijn en verschilden deze zelfs ± 3—4 % met die van de „Friesland" en „Gelderland". De gewichten, benoodigd voor de kleinere werktuigen, het voedingwater en de waarlooze deelen, zijn echter op de pantserdekschepen grooter en voegen wij hierbij nog de gewichten, bestemd voor de kolenberging, dan is er tusschen de „Piet Hein" en de „Friesland" ten slotte een aanzienlijk verschil, waaruit blijkt, dat de meerdere behaalde snelheid behoorlijk betaald moet worden door de grootere gewichten aan het geheele stoomwezen op deze schepen verleend. Stelt men dus den eisch om zulk een groote snelheid te behalen, dan vervalt natuurlijk een deel van het anders toegestane gewicht aan de bescherming en vandaar dat ook in het begin dezer studie het pantserdekschip is opgenomen onder de rubriek gedeeltelijk beschermde schepen.

Tot den gewichtenstaat terugkeerende, zien wij voor het meerendeel der oudere schepen de cijfers der rubriek romp enz. slechts weinig varieeren, alleen het riviervaartuig en de torpedoboot vormen daarop een uitzondering; van de nieuwere schepen loopen de „Piet Hein" en de „Friesland" veel uiteen, omdat laatstgenoemd schip een dek meer bezit en hooger is opgebouwd dan de „Piet Hein", terwijl het aantal waterdichte compartimenten en de verschillende ventilators in het schip ook veel gewicht vereischen.

De cijfers der rubrieken inventarisartikelen enz. en steenkolen zijn op de schepen voor binnenlandsche defensie kleiner dan op die voor algemeene diensten bestemd, de monitors zijn

hierin het zuinigst, het grootere percentage van de „Prins Hendrik" in de rubriek inventarisartikelen enz. is toe te schrijven aan het betrekkelijk zware tuig, dat men in dit schip had geplaatst, waarschijnlijk uit de oude voorliefde voor de zeilen; later ontving dit schip een lichter tuig.

Wat de nieuwe schepen aangaat, verschillen de rubrieken voor de steenkolenberging alleen in grootere mate, vooral als men niet de normale steenkolenberging voor deze schepen neemt, maar wel de grootste steenkolenberging. Uit den aard der zaak moest de kruiser over een aanzienlijke berging van brandstof beschikken, het blijft echter een open vraag of het aantal mijlen dat meer afgelegd kan worden door het pantserdekschip, ten gevolge van zijn grootere snelheid en steenkolenberging, in dezelfde verhouding toeneemt als de laatstgenoemde, en dit meen ik te mogen betwijfelen, met het oog op het grootere steenkolenverbruik der waterpijpketels.

Onder het gewicht van de rubriek romp is ook berekend de zwaarte van het benoodigde hout; voor de „Koning der Nederlanden" en de drie nieuwe schepen „Piet Hein", „Friesland" en „Gelderland" is dit gewicht onder cijfers gebracht, waar op eerstgenoemd schip nog een totaal gewicht van 8.69 % aan hout aanwezig was, vermindert dit op de „Piet Hein" reeds tot 4.5 % en op de „Friesland" en „Gelderland" is het zoo gering mogelijk, 1.66 %; daar heerscht de stalen beschieting in alle onderdeelen, en alleen het opperdek en de kraal rond het schip zijn boven het pantserdek nog van hout vervaardigd.

Om tot de beoordeeling der gevechtswaarde van de rubriek bescherming te geraken, moeten wij zien van welk materiaal de pantseringen zijn vervaardigd en in hoeverre dit bestand is tegen de uitwerking van het moderne scheepsgeschut.

Al de beschermde schepen uit het 1e tijdvak bezitten een smeedijzeren gordelpantsering, die voor de nieuwe geschutsoorten boven het kaliber van 12 cM. tegenwoordig zelfs op een afstand van ± 2000 M. onder gunstige omstandigheden doorboord kan worden, terwijl voor de dikkere pantsering van commandotorens en geschuttorens het moderne geschut van 15 cM. en grooter kaliber reeds voldoende is om op dien afstand deze pantseringen te kunnen doorboren.

De „Prins Hendrik der Nederlanden", wier gordelpantser van 114—63 mM. minder zwaar is dan van de andere ramschepen, die een gordelpantser van 152—76 mM. bezitten, heeft ook geen commandotoren.

Van de monitors zijn de gordelpantsers 140—114 mM. dik, behalve van de „Draak", waar deze afmeting varieert van 204-104 mM.

De geschuttorens, zoowel van de pantserschepen als de monitors, waren ongeveer alle op gelijke wijze gepantserd en bedroeg de dikte op het meerendeel dier schepen 280—203 mM., op de „Prins Hendrik" 276—182 mM., die van de „Draak" en de „Matador" waren wat zwaarder gepantserd, bij hen bedraagt die dikte 305—230 mM.

De pantserplaten der commandotorens zijn op de pantserschepen 114 mM. en op de monitors 140 mM. dik.

Op de riviervaartuigen is de gordelpantsering van 127—51 mM., de geschuttorenpantsering van 127—32 mM. en de commandotoren 27 mM. dik; daar zij eveneens van smeedijzer zijn vervaardigd, kan het nieuwere snelvuurgeschut van 7.5 cM. reeds op grootere afstanden en dat van 5 cM. op kleinere afstanden de pantseringen van de riviervaartuigen doorboren.

Om de gevechtswaarde van deze schepen te verhoogen, werden in het tweede tijdvak de commandotorens en geschuttorens van enkele pantserschepen en monitors voorzien van een compound-pantsering, waarvan het weerstandsvermogen tot die van een smeedijzeren pantsering zich verhoudt als 1.5:1. Overigens werden gedurende het 4e tijdvak 1879—1889 geen beschermde schepen aangebouwd.

Gedurende het laatste tijdvak bij den aanbouw der nieuwe schepen werd de smeedijzeren pantsering niet meer benut en maakte deze plaats voor de compound- en de stalen pantsering en de gehard nikkelstalen pantsering van Krupp, van welke laatste het weerstandsvermogen zich tot de smeedijzeren pantsering verhoudt als 2.8:1.

Al de schepen uit dit tijdvak bezitten een stalen pantserdek van 50 mM. dikte, met uitzondering van de „Koningin Wilhelmina", wier pantserdek 75 mM. dik is.

Daar voor het doorboren van de gebogen pantserdekken bij trefhoek van 10° à 20° de levende kracht van het projectiel 4 à 5 maal grooter moet zijn dan die benoodigd tot doorboren bij loodrecht treffen, konden de afmetingen in dikte geringer worden genomen. De pantserdekken bestaan gewoonlijk uit 2 of zooals op de „Wilhelmina" uit 3 lagen stalen platen van 25 mM. dikte, die aan elkander zijn geklonken en waarvan de bovenste laag harder is dan de onderste.

De „Reinier Claeszen", de 3 type „Kortenaer" bezitten een gordelpantser respectievelijk van 120—100 mM. compound en 150—100 mM. staal, de „Koningin Regentes" ontvangt een gordelpantser van 150—100 mM. nikkelstaal van Krupp.

De geschuttorens of de barbettes van de „Reinier Claeszen" en van de „Koningin Wilhelmina" zijn van 280 mM. compound, van de 3 type „Kortenaer" van 240 mM. staal en voor de „Koningin Regentes" worden zij van 250 mM. nikkelstaal van Krupp vervaardigd. Hun commandotorens bezitten eene pantsering van overeenkomstige dikte en zijn van hetzelfde materiaal vervaardigd als hunne geschuttorens of barbettes; de zes kruisers type v. d. Wijck zijn ook van een commandotoren voorzien met een gehard nikkelstalen pantsering van 100 mM. dikte.

Overigens verwijzen wij naar den gewichtenstaat No. V, waaruit men gespecificeerd kan zien welke gewichten voor de verschillende beschermde onderdeelen zijn toegestaan op de nieuwere schepen „Piet Hein", „Gelderland" en „Friesland".

De torpedorichttorens zijn eenigszins beschermd, de dikte van het stalen daartoe gebezigde materiaal bedraagt gewoonlijk 25 mM., deze bescherming duidt meer aan die voor geweervuur, want op den lanceerafstand van 400 M. biedt de torpedorichttoren voor geschutvuur daarentegen een welkome schijf aan; waarschijnlijk wordt verondersteld, dat het gevecht zulk een stadium is ingetreden, dat het meerendeel der stukken onbruikbaar is!

Over het geheel zien wij dus, dat ook het materieel der pantseringen verbeterde, wel vermeerderde het weerstandsvermogen, doch ook de uitwerking van het scheepsgeschut werd krachtiger en daarom kon men de afmetingen in dikte der pantseringen niet verminderen om op die wijze tot een zoo nuttige gewichtsbeparing te komen.

Ook op dit gebied staat de wetenschap niet stil en volgens een bericht in de „Army and Navy Gazette" van 11 Maart j.l., zou de zoon van Edison een uitvinding hebben gedaan, waarbij het hardingsproces der stalen pantsering volgens een betere methode geschiedde en waarvan het resultaat was, dat de aldus verkregen nikkelstaalplaten van 150 mM. dikte evenveel weerstandsvermogen zouden bezitten als die van 300 mM. van Krupp! Bevat dit bericht waarheid, dan is deze uitvinding voor den Nederlandschen marine-ingenieur van belangrijke waarde, omdat zij aanleiding kan geven tot een gewichtsbesparing op dit gebied of tot een betere verdeeling der gewichten, toegestaan voor de bescherming van verschillende doeleinden in het ontwerp van zijn schip. Wel vermeerderde ook de kostbaarheid dier pantseringen, waar een twintigtal jaren geleden de smeedijzeren pantseringen ± ƒ 600 à ƒ 700 per 1000 K.G. kostten, is deze prijs voor het nikkelstaal reeds geklommen tot ƒ 1400 per ton, een reden weder te meer, waarom het moderne oorlogsschip zooveel duurder in prijs is dan zijne voorgangers uit een vroeger tijdperk.

Eindigende en onze geheele marinestudie overziende, komen wij tot de gevolgtrekking, dat de Nederlandsche marine-ingenieur bij de ontwikkeling der verschillende diensttakken, Artillerie, Torpedodienst en Stoomwezen voor een steeds moeilijker vraagstuk stond met het oog op de bescherming bij het ontwerpen van onze oorlogsschepen.

Met recht gebonden aan de zoo voorname eischen van kostbaarheid en diepgang, zoowel voor het bereiken van Soerabaja als voor het bevaren onzer minder diepe zeegaten, werd ieder jaar dit probleem voor hem moeilijker om op te lossen en vooral zoodra men den eisch daarbij voegde van grootste of meerdere snelheid en een behoorlijke bescherming.

Het grootere artilleristische vermogen, de uitbreiding van het aantal snelvuurstukken en de vergrooting van de hoeveelheid der mede te nemen munitie bracht vermeerdering van gewichten mede, het scheppen van een nieuwen diensttak als den Torpedodienst deed hetzelfde. Het zoo aanzienlijk vergrooten

der snelheid bracht 2 nadeelen voor hem mede: 1o. nam het gewicht en volume van hoofdmachines en hulpwerktuigen toe en door het opvoeren der stoomspanning nam ook het gewicht der cylindrische ketels met hunne appendages toe; 2o. vermeerderde ook de diepgang der schepen door de slankere scheepslijnen, waardoor die groote vaartsnelheid alleen mogelijk was. Voorts moest ook aan de kleine werktuigen, wier aantal zoo zeer toenam, veel meer gewicht en ruimte worden afgestaan dan voorheen.

Was het vroeger mogelijk bij een bepaalde grootte van het schip binnen zekeren diepgang te blijven en het een behoorlijke vaartsnelheid te geven en toch een flink percentage van het totale gewicht van het schip voor de bescherming beschikbaar te stellen, dit beginsel kon alleen gehandhaafd worden, indien het schip eene grootere waterverplaatsing werd gegeven, zoodat de kostbaarheid toenam en de ontwerper in botsing kwam met de belangen van een deugdelijk Nederlandsch Financiewezen.

Het gevolg daarvan is in het algemeen geweest, dat het gewicht, bestemd voor de bescherming, geringer werd bij een gelijke waterverplaatsing, dat wel de vaartsnelheid vermeerderde, maar dat men niet onbeperkt kan voortgaan, meerdere snelheid te eischen en tengevolge daarvan de bescherming op te offeren.

Daarom is het wenschelijk, vooral bij de Nederlandsche marine, om niet met den aanbouw onzer nieuwe schepen de uiterste wegen te bewandelen en van het een te veel te verlangen om hieraan het andere op te offeren.

De „Koningin Regentes" komt mij daarom voor, een gelukkige oplossing te zijn van het hedendaagsche ontwerp voor een Nederlandsch oorlogsschip, bestemd voor algemeene diensten en vrij wel onmogelijk zal het blijken, als men in latere jaren ook de reconstructie van onze vloot bestemd voor de Nederlandsche Defensie ter hand neemt, om af te wijken van dien goeden middelweg, dien wij belichaamd vinden in dit pantserschip en waar het Stoomwezen, de Artillerie, de Torpedodienst, doch ook de beschermende pantsering elkaar de hand reiken om tot een goed geheel samen te vloeien en de eene tak van dienst den anderen niet belemmert en op die wijze het Nederlandsche oorlogsschip zoowel voor zijn defensieve als voor zijn offensieve rol geschikt doet blijven.

Kruisers, die alleen den vijand harceleeren kunnen en ongesteund bijna elk gevecht moeten ontwijken, zijn zeer bruikbaar voor naties, die hen verschillende verkenningsdiensten en andere diensten tegenover vijandelijke koopvaardijschepen kunnen doen verrichten, doch die een vloot van slagschepen bezitten om den werkelijken strijd aan te binden. Maar voor eene mogendheid als Nederland, die zulk een vloot van slagschepen niet kan aanschaffen wegens hare groote kostbaarheid van personeel en materieel, kunnen de kruisers onmogelijk de kern vormen van de oorlogsvloot.

Wij, die aan een betrekkelijk kleine grootte en in verhouding geringen diepgang gebonden zijn, kunnen noch op de eene noch op de andere soort van schepen steunen, maar moeten den middenweg bewandelen en opofferende aan de gewichten, bestemd voor het stoomwezen of de snelheid, winnen aan die voor de bescherming vereischt, rekening houdende met de bestemming, die voor elk type van ons oorlogsschip in ons defensiewezen behoort te zijn vastgesteld.

De werkwijze gedurende de laatste jaren gevolgd om tot een matige versterking en vernieuwing van het schepenmaterieel onzer oorlogsmarine te geraken, kunnen en mogen wij dan ook nimmer meer verlaten. Het zou van weinig politiek inzicht getuigen, wanneer op dien weg niet met vastheid werd voortgeschreden, waarbij de aanbouw, geschikt ook voor de verdediging van onze zoo waardevolle Nederlandsch-Indische koloniën, een dringende eisch is.

Ondergeteekende, die een voorstander is van zuinigheid voor militaire doeleinden, zoo noodig voor een deugdelijk beheer van het Nederlandsch Financiewezen, zou het toch een groote fout achten, wanneer dit gewichtige belang uit het oog werd verloren en het zou hem niets verwonderen, dat in zulk een geval de Nederlandsche natie de wrange vruchten van een dergelijk beleid eens zou moeten plukken.

Alleen denkelijk zij, die aan een aanstaanden wereldvrede kunnen gelooven tusschen de zwaar gewapende groote mogendheden, wier tegenstrijdige belangen in Oostelijk Azië zoo gemakkelijk met elkaar in botsing kunnen komen, waarvan de neêrslag ook in Ned.-Indië kan gevoeld worden, zullen mij bestrijden en aan de Nederlandsche Marine die geldmiddelen trachten te onthouden, welke voor hare goede instandhouding noodzakelijk zijn.

Hiermede dit gedeelte dezer beknopte studie eindigende, zal ik in een volgend hoofdstuk nog beproeven den weg aan te geven, die zou kunnen leiden tot een ander beheer bij de Nederlandsche Marine dan tot nu toe gebruikelijk is.

HOOFDSTUK VI.

Het geldelijk beheer over schip en inventaris.

De schriftelijke arbeid opgedragen aan den commandant en aan den officier van administratie van een oorlogsschip van eenige grootte is zeer uitgebreid en omvangrijk. Ook de eerste officier, de officier der artillerie, die van den torpedodienst, de officier-machinist, zeker het grootste deel der officieren aan boord heeft tijden van veel schriftelijken arbeid en wanneer dus in deze bladzijden een andere wijze dan de tegenwoordige van het beheer over schip en inventaris voorgesteld en behandeld wordt,

mag men niet uit het oog verliezen dat deze arbeid in het algemeen aan boord onzer oorlogsschepen niet vermeerderd, doch wel in 's lands belang verbeterd kan worden.

Naast uitbreiding van dien schriftelijken arbeid op het gebied van bovengenoemd beheer, waardoor een goed overzicht behoort te worden verkregen van de kosten van een in dienst zijnd oorlogsschip, moet inkrimping op ander gebied staan en zooveel mogelijk dient vermeden te worden, dat de schriftelijke arbeid zich te veel ophoopt bij één persoon.

Daartoe behoort een regeling te worden ontworpen, zoodanig, dat de meerdere schriftelijke arbeid, voortspruitende uit dit voorstel, verdeeld wordt over zoo veel daartoe beschikbare officieren, machinisten en onderofficieren, dat de voorgestelde wijziging den toets eener practische verbetering kan doorstaan.

Ten einde een goed overzicht van de kosten van een in dienst zijnd oorlogsschip te verkrijgen, moet men vóór alles de grondslagen bepalen, waarop de werkelijke waardeberekening in geldelijke cijfers van elk oorlogsschip dient gevestigd te zijn, zoodat een daartoe bevoegd persoon, die aan boord van zulk een schip dient, op gemakkelijke wijze kan overzien welke zaken aan boord het meest kostbaar zijn, welke het meeste aan slijtage of verandering onderhevig zijn, waardoor zij meerdere malen reparatiën kunnen behoeven en ten slotte welke het meest onderhevig zijn aan vermindering in oorlogswaarde.

Als voorbeeld daartoe volgt eene opgave hoe ik mij voorstel dat de kostenberekening van een pantserdekschip behoort ingericht te zijn en door deze op te nemen in het devies van het schip, aan zijn commandant een gemakkelijke leiddraad in handen kan worden gegeven ter beoordeeling van de kosten van mogelijke reparatiën en van de werkelijke waardeverhoudingen van de verschillende belangrijkste onderdeelen van den bodem, waarvan het beheer aan zijne zorgen is toevertrouwd.

Kostenberekening van een pantserdekschip.

In de waardeberekening van elk der hier te volgen onderdeelen zijn begrepen: de kosten van aanschaffing, opstelling, schilderen, onderhoud en aflevering gereed voor den dienst. Bij elke inrichting behooren tevens gevoegd te worden de kosten van aanmaak, leggen en bevestigen der bijbehoorende pijpleidingen, waaronder ook gerekend moet worden het maken van de benoodigde openingen en het waterdicht bevestigen in de verschillende schotten.

Wij krijgen alsdan de navolgende onderdeelen:

1°. *De scheepsromp.*

Daaronder gerekend de horizontale en verticale kiel, de spanten, de wrangplaten, de langsversterkingen, de voor- en achtersteven, de askokers, het compleete roer, de dubbele bodem met mangaten en bergplaatsen voedingwater, de dwars- en langsscheeps geplaatste waterdichte schotten met mangaten en

openingen voor waterdichte deuren en luiken, de dekbalken met de stalen dekken (uitgenomen het pantserdek), de buitenhuid met alle openingen voor patrijspoorten en andere poorten, die voor de verschillende hulpwerktuigen en voor het onder water zetten van munitie- en schietkatoenbergplaatsen, de kimkielen, de inrichting der compartimentage, der kluizen, der waterruimen, der kettingbakken met kettingkokers, der kolenruimen met kolenstortkokers en kolenlaadkasten, der verschillende ventilators, van voor-, boven-, achter- en loopbruggen, der barring en van den romp van de kaartenkamer, van het stuurhuis, der kombuiskast en der kooienverschansingen.

2°. *De inwendige beschieting en aftimmering.*

Het daarstellen der patrijspoorten en andere poorten, van al de waterdichte deuren, luiken en kolenschuiven met hunne verschillende bewegingsinrichtingen; de beschieting en aftimmering der verschillende verblijven, hutten, badkamers en privaten, der betimmering van bottelarij, bergplaatsen, victualieruimen, kasten, apotheek en ziekenboeg, kooienverschansingen, der kaartenkamer, van het stuurhuis en van het voor- en achterstation. Het aanbrengen van de houten dekken. De cementeering van den romp.

3°. *De pantsering.*

Daaronder gerekend alle gepantserde deelen van het schip, in dit geval dus de pantserplaten en bouten van het pantserdek, van de pantsering rond het machinekamerhoofd, van het vóórschoorsteenhoofd, van het kuildek bij het machinekamerhoofd, van den commandotoren, van den torpedorichttoren en van de pantserroosters.

4°. *Het mastgestel met tuig.*

5°. *De sloepsdavits met tuig,* met bijbehoorende stoelen en potten tegen de huid, en bouten in het opperdek voor het hijschen der sloepen.

6°. *De ankerinrichtingen.*

Daaronder gerekend de boegstoppers, betings, rolstoppers, het ankerspil met draaischijf in den kuil, de ankerspilstoommachine met stoomleidingen, de ankerbruggen met de inrichtingen tot het laten vallen en het bezorgen der ankers, de katdavits en de inrichtingen voor de werpankers achteruit.

7°. *De inrichtingen tot verhalen en meeren.*

Daaronder gerekend het handspil achteruit, de bolders en de verhaalklampen en de trossenrollen.

8°. *De hand- en stoomstuurinrichtingen.*

Compleet met bijbehoorende stoommachine en seintoestellen en spreekbuizen.

9°. *De Conz-seintoestellen en de andere seintoestellen,* niet op het eigen schip betrekking hebbende.

10°. *De electrische inrichtingen.*

Daaronder gerekend de dynamo's met schakelborden, de

motors voor de munitieliften met schakelborden, de zoeklichten, de manipulatoren, een stel electrische lampjes voor de compleete verlichting van het schip, de geleidingen met afsluiters en pijpleidingen compleet.

11°. *De groote en kleine lensinrichtingen.*

De pijpleidingen met afsluiters, schuifafsluiters en hunne bewegingsinrichtingen ter plaatse en boven het pantserdek.

12°. *De brandbluschinrichting en zoutwaterverdeeling door het schip*; als 11, bovendien daarbij gerekend de WATSON's-Triumph-pomp compleet.

13°. *De zoetwaterverdeelingsinrichting door het schip,* met zoetwaterpomp en meetbak en bijbehoorende reservoirs in de verschillende verblijven en gamellehutten.

14°. *De natuurlijke ventilatie-inrichtingen* boven het pantserdek, daaronder begrepen de leidingen met schuiven en de luchtkokers.

15°. *De kunstmatige ventilatie-inrichtingen* beneden het pantserdek, daaronder begrepen de leidingen met schuiven en afsluiters, benevens de beide compleete fans.

16°. *De verwarmingsinrichtingen.*

De leidingen met schuiven en afsluiters, benevens de beide compleete sturtivants.

17°. *De verkoelingsinrichting.*

Daaronder begrepen de compleete machine van HALL met pijpleidingen, inrichting ijskist en koelkamer.

18°. *De stoomketels compleet.*

Daaronder begrepen de 12 waterpijpketels met alle appendages, de beide ingerichte schoorsteenventilators, de schoorsteenen, de fundaties der ketels, de vloerplaten in de ketelruimen en alle waarlooze deelen, de inrichting der ketelruimen.

19°. *De kunstmatige ventilatie en luchtdrukinrichtingen* op de stookplaatsen.

Daaronder begrepen de zes compleete fans, de luchtleidingen en de luchtkasten rond de ketels, de afsluiters, schuiven en kleppen, benevens de 4 ventilatiekokers van boven de loopbrug door het pantserdek naar de stookplaatsen.

20°. *De hoofdmachines compleet.*

Daaronder gerekend de cylinders met stoomschuifkasten en alle appendages, de zuigerstangen, drijfstangen, stoomschuifstangen, de hoofd- en kleine stoomleidingen, de luchtpomp en machinelenspomp, de fundaties der machines en de waarlooze deelen, benevens de vloerplaten en inrichting der machinekamer en alle telegraaftoestellen en spreekbuizen op de machines betrekking hebbende.

21°. *De condensors en de hulpcondensor.*

Daaronder gerekend alle appendages en leidingen, benevens

de warmwaterbakken in de machinekamers, de beide compleete circulatiepompen en de TANGYE's-duplexpomp, die dienst doet als lucht- en circulatiepomp voor den hulpcondensor, benevens de waarlooze deelen en de fundaties.

22°. *De hulpwerktuigen.*

Daaronder gerekend de 4 TANGYE's-duplexpompen met verdeelkasten, de 4 compleete WEIRS-voedingpompen, de WORTHINGTON-pomp met aschejectorinrichting, de RANKINE-filtersinrichtingen, de aanzetmachines en de tornmachines.

23°. *De distilleer- en evaporatorinrichtingen* met bijbehoorende voedingpompen voor den evaporator, circulatiepompen voor den distilleercondensor en perspompen naar den meetbak.

24°. *De machineasleiding.*

Daaronder gerekend al de verschillende assen, asblokken, thrusts en de draagstoelen buiten boord, benevens de voerings en werkbussen van de schroefaskokers.

25°. *De voortstuwers compleet.*

26°. *De inrichtingen voor de artillerie.*

Daaronder gerekend de inrichting der munitiebergplaatsen en magazijnen, de munitieliften, transportbanen, hulpliften, davits voor het hijschen van de munitie, de telegraaf en spreekbuisinrichtingen en die van het onder water zetten en aftappen der munitiebergplaatsen en magazijnen.

27°. *De inrichting voor den torpedodienst.*

Daaronder gerekend het aanbrengen der transportbanen, der banen voor de baksbeweging der torpedokanonnen, de inrichting der onderwaterlanceering, der uitleggers, der schietkatoenbergplaatsen en die tot het onder water zetten en aftappen, de telegraaftoestellen en spreekbuizen.

28°. Alle artikelen, voorkomende op den *compleeten scheepsinventaris* of het z.g. *schippersboek.*

29°. Alle overige hier niet genoemde artikelen ook voorkomende op het *detailboek van losse en vaste goederen* (waaronder die in de verblijven, hutten, badkamers enz. en alle waarlooze deelen), inrichtingen der machine-werkplaats.

30°. *De kombuizen en de bakkerij.*

Bovendien zal bij de kostenberekening van elk schip ten slotte nog een rubriek dienen gevoegd te worden van *Algemeene Onkosten.* Deze zijn ontstaan door de kosten der proeftochten en der beproevingen van al de bij het contract en het bestek daartoe aangewezen inrichtingen, de onderhoudskosten van het schip tijdens de gereedmaking, die van het gebruik der helling en het van stapel loopen, de dokloonen en het toezicht, zij kunnen soms zeer aanzienlijk worden.

Voor een schip als dit pantserdekschip (Hr. Ms. „Gelderland") wordt dit cijfer door mij op ± *f* 40.000 geraamd.

Voor de waardeberekening van een schip op een particu-

liere fabriek gebouwd, hebben wij met deze Algemeene Onkosten niets te maken, want de fabrikant heeft die som reeds gelegd in zijn gevraagden contractprijs; voor een schip op een marinewerf gebouwd daarentegen moet deze som verdeeld worden in evenredige verhouding met de waarde der verschillende bovengenoemde inrichtingen en hunne kostenberekening met dit gedeelte verhoogd worden.

Het schatten van de kosten van elk der bovengenoemde 30 onderdeelen reken ik tot de bevoegdheden te behooren van den bij den aanbouw geplaatsten ingenieur der marine, maar alleen door veelvuldige toepassing, op practische ervaring gegrond, en bekendheid met het tot stand komen van elk onderdeel dezer inrichtingen zal hij van de werkelijke waarde een voldoend benaderde raming kunnen maken. Natuurlijk dat de ramingen der bovengenoemde rubrieken voor elk schip, zelfs voor die van een gelijk type, wel wat uiteen zullen loopen want de eersteling van een zeker type gebouwd door een fabriek zal natuurlijk duurder zijn dan het tweede schip, vooral als dit laatste dadelijk na zijn voorganger op stapel wordt gezet, zoodat dezelfde helling en verschillende mallen voor het spantwerk en gietwerk van het eerste schip ook kunnen benut worden voor den volgenden aanbouw.

Dat het soms moeilijk kan zijn om van een schip, op een particuliere werf gebouwd, de geldelijke waarde van de inrichtingen genoemd onder de verschillende rubrieken te bepalen, ligt voor de hand, daar de fabrikant zou kunnen meenen dat door het bekend worden zijner fabrieksprijzen de concurrentie van anderen aangemoedigd kan worden.

Door de inrichting der contracten, waarbij in één enkele som een contractprijs bedongen is voor het geheele compleete schip met uitzondering der inventarisgoederen en enkele bepaalde zaken, die voor rekening van het Departement van Marine in het buitenland vervaardigd worden, als de machine-asleiding, de pantserplaten en bouten voor den commandotoren en het machinekamerhoofd, het geschut en de affutages voor het grootste deel, de lanceerinrichtingen, zoomede de torpedorichtmiddelen en de Conz-seintoestellen, wordt aan deze moeilijkheid niet tegemoet gekomen.

Toch zou men daartoe moeten overgaan en een dergelijke berekening maken; want, al ware zelfs elke schatting in alle opzichten niet even juist, een zekere elasticiteit in de prijsbepaling van eenig onderdeel zal bij elk groot werk plaats hebben, hoe meer dus niet bij een zoo gecompliceerd werktuig als het hedendaagsche oorlogsschip. Het kan bij voorkomende gelegenheid tevens een goede contrôle zijn voor het mogelijk overvragen bij de geldelijke prijsbepaling van de een of andere reparatie aan het schip in een buitenlandsche haven. Wenschelijk ware het daarom ook bij elke kostenberekening een prijsopgave te voegen van de bij den aanbouw geldende marktprijzen van de voornaamste materialen, die bij de constructie van het schip

gebezigd werden, als b.v. staal in verschillende vormen, in hoekijzers, platen enz. per 100 KG., staalplaten voor de huid, voor het pantserdek, voor de beschieting, pantserplaten van KRUPP per 1000 KG., teakhout voor dekken, wandbekleeding voor hutten en verblijven, linoleum, slakkenwol, patrijspoorten enz., in één woord die artikelen waarvoor de fabrikant bij andere firma's ter markt moet gaan. Ook op het gebied van het stoomwezen, waar de fabrikant bij andere firma's zich voorziet van verschillende onderdeelen en van verscheidene hulp- en kleine werktuigen, is zulk een opgave gewenscht. Hoofdzakelijk zullen de rubrieken scheepsromp en beschieting den invloed ondervinden van de fluctuatiën in de marktprijzen van het staal, eveneens kan de prijs der stoomketels en van den condensor b.v. ook afhankelijk zijn van dien der waterpijpen (1260 stuks per ketel) en der condensorpijpen (3580 stuks per condensor) en de fluctuatiën in de marktwaarde dezer onderdeelen ondervinden, zoodat altijd op elk schip de prijzen voor dezelfde artikelen het eene jaar en het andere jaar daardoor ook in meerdere of mindere mate verschillen.

Toch zal men uit de reeds betaalde prijzen voor de verschillende onderdeelen van de vroegere schepen van een gelijk type een leiddraad vinden ter bepaling van hunne te schatten constructie- en leverantierekening.

Uit den prijzenstaat, opgenomen in staat n°. IV van de schepen, waarover deze studie handelt, kan bepaald worden hoeveel globaal per ton waterverplaatsing elk der schepen kost.

Wij zien dan vanaf het jaar 1865 een bijna steeds stijgende prijsvermeerdering der oorlogsschepen, hetgeen niet te verwonderen is, daar wij in ons overzicht hebben doen zien, hoe meer samengesteld en kostbaar de inrichting der moderne oorlogsschepen is geworden en aan welke hoogere eischen van bewapening, snelheid, drijfvermogen en bewoonbaarheid zij moeten voldoen. Wel zijn enkele inrichtingen aan boord dezer schepen in prijs verminderd om de eenvoudige reden dat zij op de moderne schepen tot de eenvoudigste vormen konden teruggebracht worden. Daaronder kunnen gerangschikt worden het mastgestel met tuig, eveneens met het verlies der zeilen het aantal zeildoeksche voorwerpen, wel zijn er nog tenten en kleeden aan boord, doch de zoo omvangrijke en kostbare zeilkooi is verdwenen; ook is het aantal houten voorwerpen aanzienlijk verminderd, nu alles wat boven het pantserdek is opgesteld zooveel mogelijk van licht staal wordt vervaardigd in plaats van hout.

Van de 30 rubrieken, waaruit onze kostenberekening bestaat, zullen de artikelen voorkomende onder de rubrieken 28 en 29 het meest aan verbruik, slijtage, ruiling en reparatie onderhevig zijn. Hun deugdelijk beheer, kostenberekening en verbruiksinrichting vordert een afzonderlijke behandeling, want op deze rubrieken kan op het in dienst zijnde schip bij een zuinig beheer het meeste bespaard worden.

De inrichtingen voorkomende onder de rubrieken 16—26 volgen hierop wat betreft de voorkomende reparatiën en de slijtage door het veelvuldig gebruik, en zeer zeker zal het oordeelkundige beheer gedurende het in dienst zijn van het schip ook hierop een grooten invloed kunnen uitoefenen.

Bovendien is er nog een factor, die in rekening behoort te worden gebracht bij de geldelijke verantwoording van een oorlogsschip, namelijk de vermindering in oorlogswaarde door veroudering, waaronder kunnen gerangschikt worden de rubrieken 3, 18, 20, 26, 27 en verschillende artikelen voorkomende onder de rubriek 28.

De vermindering in waarde door veelvuldig gebruik, die in oorlogswaarde en die door gewone veroudering zullen op practische wijze bij elkaar gevoegd, moeten bepalen de jaarlijksche waardevermindering voor elk oorlogsschip.

Daar de coëfficient van vermindering in oorlogswaarde op de verschillende typen van schepen voor elk jaar, naar gelang van den stand der uitvindingen en verbeteringen op maritiem oorlogsgebied, kan bepaald worden, zoo zal men ten slotte kunnen verkrijgen een getrouw overzicht van de geldelijke waarde der oorlogsschepen in ons bezit en afhankelijk van hunne werkelijke oorlogswaarde.

Wanneer bij de indiening der Begrooting van Marine onder de talrijke haar vergezellende bescheiden zich ook een opgave kan bevinden van de op dat tijdstip geldelijke waarde onzer oorlogsschepen en deze opgave verdeeld is in de 30 bovenbedoelde rubrieken van onze kostenberekening en daarbij door de ambtenaren van het Departement van Marine, welke dezen staat vervaardigen, in acht genomen is de vermeerdering in de waarde door de ondergane reparatiën en de ontvangen inventaris-artikelen en bijgekomen inrichtingen, en de vermindering in waarde door de gewone veroudering, door verbruik der inventaris-artikelen en die door verandering der oorlogswaarde en deze onder cijfers in verschillende kolommen bij elke rubriek en voor elk schip in rekening zijn gebracht, dan biedt deze indeeling en dit overzicht aan onze Volksvertegenwoordiging groote voordeelen aan. Zij krijgt:

1°. een juister overzicht van de werkelijke waarde der schepen, waaruit onze oorlogsvloot bestaat;

2°. kan zij zich op gemakkelijke wijze overtuigen of nog betrekkelijk groote reparatiën bewerkstelligd of nieuwe inrichtingen aangebracht zijn op reeds verouderde schepen en daardoor op dit gebied ook beter beoordeelen de doeltreffendheid der aanwending van de beschikbaar gestelde gelden voor het Hoofdstuk Marine;

3°. ziet zij in de grootte der jaarlijksche afschrijvingen ten gevolge van de vermindering in oorlogswaarde tevens een duidelijk bewijs van de al of niet gebleken doelmatigheid der aanschaffing van oorlogsschepen van een zeker type;

4°. krijgt zij een duidelijk overzicht welk type der oorlogsschepen en vaartuigen het meest aan slijtage onderhevig en het minste duurzaam is;

5°. kan zij een overzicht verkrijgen of het onderhoud (de z.g. conservatie) der niet in dienst zijnde schepen op de verschillende Rijkswerven doelmatig en weinig kostbaar is.

De werkzaamheden, verbonden aan de vervaardiging van bovengenoemde gewichtige opgave, zullen tijdroovend blijken en eerst na eenige jaren als een dienstregeling is getroffen, waarbij aan bepaalde officieren en ambtenaren, werkzaam op Rijkswerven en bij het Departement van Marine, het toezicht is opgedragen op de nauwkeurige berekening en bijhouding der verschillende bescheiden, die de betrokken ambtenaren noodig zullen hebben om zulk een opgave te ontwerpen en bij te houden, dan eerst ook kunnen de boven opgenoemde resultaten verwacht worden en zal, hoe langer deze regeling in werking is en over hoe grooter aantal opeenvolgende jaren men dit overzicht kan verkrijgen, een juister oordeel gevormd kunnen worden over de betrekkelijke waarde der schepen en over de doelmatigheid van het beheer bij het Hoofdstuk Marine.

In de voorafgaande beschouwingen omtrent de kostenberekening van een oorlogsschip is reeds gewezen op de rubrieken 28 en 29, waarop alle artikelen voorkomen van den compleeten scheepsinventaris en die van het detail van losse en vaste goederen, als zijnde de belangrijkste wat betreft het dagelijks voorkomende beheer aan boord van het in dienst zijnde oorlogsschip. Wij zullen nu overgaan tot een afzonderlijke behandeling van dit onderwerp en trachten aan te geven een andere wijze van verantwoording dier artikelen, administratief wel omslachtiger en meer tijd vereischend doch den beheerder een duidelijker beeld toonend van de geldelijke kosten van het in dienst zijnde schip en zoodanig ingericht, dat waarschijnlijk gemakkelijker aan alle eischen der zuinigheid kan voldaan worden dan met de tegenwoordige regeling.

Op dezelfde wijze als nu geschiedt kan de indeeling van den geheelen scheepsinventaris in die van de verschillende details voor elken afzonderlijken tak van dienst aan boord blijven bestaan en de verschillende artikelen op dezelfde Hoofdstukken en nummers van den magazijnsinventaris blijven te boek loopen.

Het detailboek van losse en vaste goederen echter zou alleen die artikelen moeten bevatten, welke niet te boek loopen op het zoogenaamde schippersboek en ook niet voorkomen onder de verschillende rubrieken onzer kostenberekening en daardoor veel kleiner van inhoud worden als tegenwoordig het geval is.

De inrichting van het z.g. schippersboek en der detailboeken van de officieren der details en der restantboeken van de machinisten en onderofficieren zou echter veranderd moeten worden.

In de eerste plaats moet men voor elk detail zoowel in het schippersboek als in het detailboek een afscheiding verkrijgen der artikelen van dagelijksch of veelvuldig verbruik en die van weinig verbruik. Elk detail wordt dus in twee afzonderlijke afdeelingen gesplitst, welke de op deze wijze aangegeven artikelen bevatten; 2e. moet ieder der artikelen van de 2e Afdeeling (weinig verbruik) van elk detail wegens slijtage of vermindering van oorlogswaarde ieder jaar een waardevermindering ondergaan, zij kunnen natuurlijk ook in hun geheel afgeschreven worden bij verloren gaan door de een of andere ramp, bij ruiling, of bij afgifte. Het percentage dier waardevermindering moet aangegeven zijn in het detailboek en in het schippersboek en in het laatste alleen toegepast worden bij het opmaken der jaarlijksche restanten van elk artikel. Zijn deze nog niet een jaar lang aan boord, hetzij omdat het schip gedurende korteren tijd in dienst was hetzij om andere redenen, dan behoort die waardevermindering slechts gedeeltelijk toegepast te worden.

Bij voorbeeld de jaarlijksche waardevermindering van een zeker artikel is 4 %, dan zal het gedurende de eerste 3 maanden van het aan boord zijn geen, van 3—9 maanden de halve of 2 % en na dien tijd de volle waardevermindering ondergaan. Bij de buitendienststelling van een schip moet echter in acht genomen worden, dat de waardevermindering van elk artikel niet grooter wordt dan noodig is.

De artikelen der 1e Afdeeling van elk detail (die van veelvuldig verbruik) ondergaan elk jaar geen percentsgewijze waardevermindering. Zij worden elke maand afgeschreven per eenheid, waarmede het artikel te boek loopt naar gelang het in die maand uitgegeven is voor den dagelijkschen dienst of het onderhoud van schip en inventaris. Het is daarom volstrekt niet noodig, dat b.v. een spons, een bezem, een doek of soortgelijke voorwerpen in die maand versleten zijn, maar volgens de administratieve bepalingen zou dit voorwerp toch moeten worden afgeschreven.

Daar de magazijnsvoorraad bij de marine van dien aard moet zijn, dat hij ruimschoots voldoende is voor de jaarlijksche verstrekking der artikelen van veelvuldig gebruik, benoodigd aan boord onzer oorlogsschepen, en dus van te voren die inslag behoort te geschieden, kan men ook zonder groote bezwaren voor elk jaar de standprijzen dezer artikelen vaststellen en zoo noodig vóór den aanvang van elk jaar van de veranderingen in de standprijzen kennis geven aan de betrokken autoriteiten.

Alleen bij inkoop dezer artikelen in vreemde havens voor tijdelijke aanvulling of bij de dan zeldzaam wordende uitzondering, dat de magazijnsvoorraad uitgeput is, zouden ook voor die weinige artikelen de standprijzen gedurende den loop van het boekjaar veranderd mogen worden overeenkomstig de kostende prijzen van inkoop.

De maandlijsten van verbruik en ontvangst der 1e Afdee-

ling (veelvuldig verbruik) van elk detail worden evenals nu elke maand ingediend en zijn voorzien van 2 kolommen meer, waarin geboekt wordt het geldelijk bedrag der verbruikte artikelen.

Op het einde van elk kwartaal worden daarop ook geboekt het verbruik en de ontvangst der artikelen der 2e Afdeeling (weinig verbruik) van elk detail. De machinisten en onderofficieren der details maken de maandlijsten van verbruik en ontvangst op in overeenstemming met de door hen bijgehouden journalen en volgen de tegenwoordig voorgeschreven wijze van invulling.

De officieren der details berekenen het geldelijk bedrag der verbruikte en ontvangen artikelen en vullen de daarop betrekking hebbende kolommen der maandlijsten in.

De afschrijving van het verbruik en de opbrenging van de ontvangst der artikelen geschiedt evenals nu gebruikelijk is in aantallen der eenheden, waarin elk artikel te boek loopt, op de detailboeken der officieren, en de jaarlijksche totalen van het verbruik en de restanten van den nog aanwezigen voorraad worden ook op dezelfde wijze berekend.

De restantboeken der machinisten en onderofficieren der details behooren alleen te bevatten de artikelen der 1e Afdeeling van elk detail, hun inrichting en administratie kan op dezelfde wijze geschieden als nu voorgeschreven is.

In het z.g. schippersboek (beter genoemd het scheepsinventarisboek), wordt het verbruik en de ontvangst van al de te boek loopende artikelen der beide Afdeelingen alleen geldelijk geboekt en zoo ook de jaarlijksche totalen van verbruik en die der restanten slechts in geldswaarde opgemaakt, waarbij voor de 2e Afdeeling van elk detail het jaarlijksche percentage der waardevermindering voor elk artikel moet toegepast worden.

Zoo zijn ook alle artikelen bij de indienststelling van een schip in het schippersboek alleen in geldswaarde opgebracht; voor de gemakkelijke controleering der ingediende aanvragen moeten echter blijven bestaan de kolommen, waarin vermeld wordt de bepaalde verstrekking der hoeveelheden en der eenheden, waarin elk artikel te boek loopt.

Bij buitendienststelling van een schip worden de nog niet gebruikte artikelen der 1e Afdeeling (veelvuldig gebruik) door den betrokken officier en ambtenaar, werkzaam op 's Rijks werf, gekeurd en daarna gestort in 's Rijks magazijnen, die, welke in gebruik zijn genomen en daarom ook reeds geldelijk zijn afgeschreven en verantwoord, kunnen, zoover bruikbaar, nog benut worden op andere schepen of op de werven en behooren overigens ingedeeld te worden onder de rubriek onbruikbare voorwerpen, die elk jaar ten voordeele van 's lands schatkist op de marinewerven verkocht worden bij openbare inschrijving.

De artikelen van weinig verbruik blijven behooren tot de inventarissen der verschillende in reserve opgenomen schepen

en moeten alsdan toch jaarlijks een waardevermindering ondergaan, gedurende den tijd dat zulk een schip in de reserve is opgenomen.

Echter kan dit percentage, wat betreft de slijtage door het gebruik, minder zijn dan op een in dienst zijnd schip, dat voor vermindering in oorlogswaarde blijft hetzelfde. Elk jaar behoort dus ook voor de in reserve opgenomen schepen opgemaakt te worden de geldelijke waarde van elk artikel behoorende tot hun inventaris en het bedrag van het totaal cijfer, vertegenwoordigende de waarde van dien geheelen inventaris.

Indien het noodig is den geheelen inventaris van elk schip in de reserve steeds gereed te houden, kan men met de artikelen van veelvuldig gebruik dezelfde werkwijze volgen als nu ook geschiedt met de victualie der in reserve zijnde schepen, namelijk elk jaar dien voorraad bestemmen voor de in dienst zijnde schepen en voor het verbruik op de werven, en verwisselen tegen nieuwe artikelen en behoeft daarom ook dit deel van den inventaris der in reserve zijnde schepen geen waardevermindering te ondergaan.

De classificeering der artikelen en aanwijzing tot welke afdeeling van elk detail zij behooren, evenals de bepaling van het percentage der jaarlijksche waardevermindering van elk der artikelen, behoorende tot de 2e afdeeling, zal door een deskundige commissie behooren te geschieden, wier arbeid vergemakkelijkt kan worden door de raadpleging van verschillende schippersboeken van geruimen tijd in dienst zijnde schepen.

De artikelen van het detail van losse en vaste goederen behooren tot die, welke zelden aan boord verbruikt en afgeschreven worden, daarom zal bij deze artikelen het percentage der waardevermindering gewoonlijk grooter genomen moeten worden dan bij het meerendeel der artikelen der 2e Afdeeling van de andere details.

Het detailboek van losse en vaste goederen behoeft daarom ook niet in 2 afdeelingen verdeeld te zijn, even goed kunnen de verschillende artikelen in eenheden blijven te boek loopen en daarnaast in 2 andere kolommen gevoegd worden de geldswaarde per eenheid en de totale geldswaarde der te boek loopende hoeveelheid.

De 12 maandelijksche kolommen voor verbruik kunnen evenals voor de 2e afdeeling der detailboeken teruggebracht worden tot 4 kolommen voor de invulling, die ook hier per kwartaal kan geschieden en moet men naast de beide kolommen, waarin het totaal verbruik en het restant per jaar in eenheden geboekt worden, nog drie kolommen voegen waarin wordt opgenomen het totaal verbruik per jaar in geldswaarde, het bedrag der geldelijke waardevermindering door toepassing van het desbetreffende percentage en ten slotte het totaal bedrag der geldelijke waarde voor elke hoeveelheid der te boek loopende artikelen.

Op de maandlijsten van verbruik en ontvangst worden op

het einde van elk kwartaal zoo noodig de artikelen van het detail van losse en vaste goederen afgeschreven en opgebracht door de machinisten en onderofficieren der details, en het bedrag der geldelijke waarde voor elke hoeveelheid in de daarvoor bestemde kolom ingevuld door de officieren der details. De aanvragen tot ontvangst en afgifte van de inventarisartikelen kunnen op de tegenwoordige wijze ingericht blijven, doch met bijvoeging van 2 kolommen vermeldende het geldelijk bedrag der aangevraagde of af te geven artikelen. Die invulling op de aanvragen van ontvangst geschiedt door den betrokken ambtenaar op 's Rijks werf, die der aanvragen tot afgifte door den 1en officier van den betrokken bodem en wel voor de geldelijke waarde waarop elk artikel te boek loopt, na toepassing van het percentage der waardevermindering tot aan den datum der aanvraag tot afgifte; voor de artikelen der 1e Afdeeling behoeft die invulling in geldswaarde slechts te geschieden wanneer tot hunne storting in het magazijn wordt overgegaan. Op de aanvragen van ruiling wordt dezelfde werkwijze toegepast.

De kosten van aanmaak en reparatie der inventarisartikelen even als die der losse en vaste goederen van het schip moeten na afloop op de betrokken aanvragen vermeld worden en geldelijk bij de kolom ontvangst geboekt worden in het schippersboek, zoodat de waarde van elk artikel na zijne reparatie verhoogd wordt met het desbetreffende bedrag.

In het binnenland zal dus door de zorg van den daarmede belasten ambtenaar moeten worden kennis gegeven van het bedrag dezer reparatiën aan de commandanten van de betrokken bodems.

De berekening der kosten van aanmaak van artikelen aan boord van het eigen schip, welke aanmaak, om zuinigheidsredenen, in den ruimsten zin moet bevorderd worden, en waarvoor een kleine percentage als belooning en aanmoediging voor deugdelijk werk als gratificatie aan den vervaardiger behoorde beschikbaar gesteld te worden, moet ook zoo nauwkeurig mogelijk geschieden en voor die waarde het nieuwe artikel ook in het schippersboek opgebracht worden.

Wanneer op deze wijze gehandeld en den 1en officier opgedragen werd om vóor het einde van Januari van elk jaar een rapport aan zijn commandant in te dienen over de geldelijke kosten van het verbruik en der waardevermindering van de artikelen tot den scheepsinventaris en het detail van losse en vaste goederen behoorende, dan ontving de commandant een zuiver overzicht van de geldelijke kosten dezer rubrieken van het onder zijn commando in dienst zijnde schip.

De officieren en machinisten en onderofficieren der details zouden met deze geldelijke cijfers voor oogen en met de wetenschap hoe kostbaar het meerendeel der aan boord in gebruik zijnde landsgoederen kan wezen en welk een groote geldelijke waarde de oorlogsbodem vertegenwoordigt, waarop zij dienen, al lichter geneigd zijn meer waakzaamheid, spaarzaam-

heid, oplettendheid en geschiktheid toe te passen in het beheer der aan hunne zorgen toevertrouwde details, terwijl aan den commandant en den 1^en^ officier een duidelijker overzicht gegeven wordt of deze zorgen voor de details te wenschen overlaten, daar dit kan blijken door de grootere geldelijke onderhoudskosten, onder dezelfde omstandigheden op eenzelfde schip gemaakt. Vooral de quaestie van degelijk, maar niet overdadig onderhoud, zou op deze wijze beter aan het licht komen.

Wanneer iedereen aan boord en vooral ook de machinisten en onderofficieren goed leeren inzien, dat elk duizendtal guldens, uitgezuinigd door een spaarzaam en degelijk beheer der aan hunne zorgen toevertrouwde detailgoederen, benut kan worden tot het nemen van die maatregelen, welke ten goede komen aan de verschillende belangen van het personeel, doch die wegens hunne kosten dikwijls achterwege moeten blijven, zooals b.v. de instelling van een weduwen- en weezenfonds voor de schepelingen der marine beneden den rang van officier, dan ook zullen er meerdere waarborgen verkregen worden, dat de belangstelling in zulke zaken zal toenemen, dat de onverschilligheid zal wijken en dat men landsgoederen even spaarzaam en zuinig beheert alsof het eigen goed is. Des te meer klemt dit belang, nu door de nieuwe tractementsregeling der onderofficieren de feitelijke premie van het beheer der detailgoederen is afgeschaft, die vroeger bestond in $^1/_4$ verhooging van het tractement en daardoor in de aansporing tot het eigenbelang de prikkel is weggenomen tot het verkrijgen en het behouden van het beheer van een detail.

Ten einde nu een volledig overzicht te krijgen van de kosten van een in dienst zijnd oorlogsschip, zou de commandant vóór 15 Februari van elk jaar behooren in te dienen een kostenrekening, loopende van 1 Januari tot 1 Januari van het andere jaar, en bevattende:

A. een verslag, vermeldende:

1°. de geldelijke kosten van het verbruik der artikelen van den geheelen scheepsinventaris, de bedragen gespecificeerd voor ieder detail, waaronder ook het detail van losse en vaste goederen (het rapport wordt evenals de berekening gemaakt door den 1^en^ officier);

2°. het geldelijk bedrag der reparatiën aan schip en inventaris, voor beide afzonderlijk in cijfers gebracht; onder het 1^e^ bedrag moeten ook begrepen worden de kosten van het dokken, het schilderen tijdens het dokken, eveneens de voor het schip noodzakelijk gebleken duikerloonen.

Is een schip in reparatie en deze nog niet afgeloopen, dan moet, volgens een schatting van den met de reparatie belasten ingenieur, geraamd worden de grootte van het geldelijk bedrag aan materialen, werkloonen en toezicht reeds tot 1 Januari aan de reparatie besteed en dit bedrag verantwoord worden op de kostenberekening van het schip. Voor de verantwoording van

het volgende boekjaar wordt dan dit bedrag in mind
bracht op het totale bedrag der reparatie. Een zelfde v
zou kunnen geschieden bij de verantwoording der kost
waarde van de buiten dienst en der in aanbouw zijnde

3°. het geldelijk bedrag der door de bemanning
schip gedurende het afgeloopen jaar genoten tractemen

4°. de kosten van de uitgegeven scheepsrantsoene
bemanning, zoowel die, betreffende de eigenlijke vo
die, betreffende ziekenkost, voor beide afzonderlijk i
gebracht. De rapporten onder de rubrieken 3 en 4 w
maakt door den officier van administratie;

5°. de algemeene onkosten, vermeldende het tota
van al de commandementsuitgaven als: brievenport, tel
kosten, uitbetaalde loodsgelden, vrachtpenningen voor toe
inventarisgoederen, kleedingstukken of victualie, uitbeta
en verblijfkosten aan schepelingen, die gedurende het a
jaar aan boord zijn geplaatst geweest.

Voorts dient de commandant in een staat, bevatte

B. een overzicht van de geldelijke waarde van der
inventaris en het detail van losse en vaste goederen op
van elk boekjaar. De rubrieken inventarisgoederen m
zonderlijk voor het totaal geldelijk bedrag van elk de
kend zijn (het rapport wordt gemaakt door den 1en of

C. een staat, vermeldende de kosten der stoomre
betreft het steenkolen-, olie- en voedingwaterverbruik,
van het huishoudelijk gebruik der kleine werktuigen v
afzonderlijk berekend (het rapport wordt gemaakt
officiermachinist 1e kl. of het hoofd der machinekamer

Waar de stoom de zeilvaart geheel verdrongen he
kosten der reizen der oorlogsschepen dus toenemen, n
men die ten naaste bij, ten gevolge van het bekende st
verbruik bij het gebruik van een zeker stoomvermoge
schip, beter kan overzien, moet ook het vraagstuk,
duurste reizen zijn, op den voorgrond treden. Landsbel
dit; zuinigheid, ook in deze zaken, geeft alleen waarbo
een goed beheer.

De uitgaven voor die reizen kunnen door een
kundige aanwending van het stoomvermogen verhoog
door het meerdere steenkolenverbruik. Elk hoofd van de
kamer behoort ongeveer de kosten te kennen van zij
reizen, de ervaringen opgedaan bij die berekeninge
voor hem een aansporing zijn tot een zuinig beheer,
die reizen, waar de meer of minder lange duur der re
den voorgrond treedt.

Zulk een bezuinigingsregel volgehouden een jaar
op één schip, doch op onze geheele in dienst zijnde
schepen, moet zich in geldelijk gunstigen zin doen

Hetzelfde is van toepassing op het gebruik der kle

S het gro
r schep

gedu	250 pk.	Horizo	
		Lagen druk met gewone injectie.	Middelb. dr. met oppervlak cond.
W. J		1 (trunk)	
		1 idem	
14 Ma		1 (terugw.	
		1 iden	
26 Jan		—	—
		—	—
Kapit		—	—
21 Ap		—	—
		—	—
		—	—
		—	—
		—	—
		—	—
Ho		—	—
21		—	—
Oud- da		—	—
		—	—
		—	—
9 N		—	—
Ho 21		—	—
Gep.		—	—

p354a

onvoldoend toezicht op dit gebruik wreekt zich door r steenkolenverbruik.
ı slotte dient de commandant in een staat:

rmeldende de kosten der ernstexercitiën en die voor ərkelijk noodig geweest zijnde gebruik van het geschut agbare wapenen, voor beide afzonderlijk gespecificeerd ;eschut en de draagbare wapens betreft. Dit rapport ıaakt door den officier, belast met de artillerie.
aatste staten C en D behooren berekend te worden, jk uit te laten komen, aan welke reden het is toe te dat de kosten van het in dienst zijnde oorlogsschip ıar zooveel hooger kunnen zijn dan het andere. De kening hunner artikelen is uit den aard der zaak reeds ı in de onderdeelen van rubriek 1 van staat A.
əmoetkoming aan den meerderen schriftelijken arbeid, oorstel in het leven geroepen, zou men kunnen voor-een bekorting van de reisrapporten te verlangen en nping van de veel te uitgebreide rapporten omtrent ı zelf.
an vragen worden den commandanten ter beantwoor-əld, vooral op nieuwe schepen, wier beantwoordiging ken zin veel studie en veel tijd vereischt. Over het wordt van de reisrapporten ook te veel verwacht en ıit het oog worden verloren, dat wij niet meer die invloed-ıogendheid zijn als voorheen en daarom minder belang te stellen in allerlei, wel is waar, uit een oorlogs- en oogpunt wetenswaardige bijzonderheden eener plaats, weinig of nooit na dien misschien gebruikt worden. chts weinige onzer oorlogsschepen maken buiten de ar Oost- of West-Indië groote reizen, en als het dan ıren gebeurt dat een Nederlandsch oorlogsschip zulke bezoekt, dan zijn de rapporten verouderd, de omstan-dikwijls veranderd en heeft hun inhoud daardoor weinig ıeer.
hoeveel grooter en actueeler belang is het dan niet ommandant van een oorlogsschip door inkrimping van ıgenoemden arbeid in staat te stellen, in medewerking ıld daarvoor aangewezen officieren, een degelijk rapport ngen over de geldelijke kosten van het beheer van het zorgen toevertrouwde schip.
kenkamer kan wel nagaan of alle uitgaven behoorlijk ırd worden volgens de betrekkelijke posten der Marine-;, maar of de doeltreffendheid der verantwoording en atigheid van het beheer zelf deugt, ziedaar iets het-nog toe niet tot de bekwaamheden van dit Lichaam kend worden.
meer gedetailleerde verantwoording, ook aan boord der van het beheer, het onderhoud, de reparatie en de ng van schip en inventaris, van de voeding, tracte-

menten en transportkosten der bemanning, van de algemeene overige kosten, zal ook haar meer licht verschaffen en haar gewennen de waarborgen te zoeken voor zuinige en doelmatige naleving der voorschriften betrekking hebbende op het bovengenoemde beheer!

En hiermede aan het einde van mijn arbeid gekomen, kan ik niet nalaten, eene aanhaling te doen uit het zoo belangrijke Verslag der Staatscommissie, benoemd bij Kon. Besluit van 18 Febr. 1895, n°. 18.

In het Afzonderlijk Advies van de minderheid der commissie vinden wij op blz. 40 het navolgende:

„Het brengen van alle takken van dienst onder een drietal afdeelingen — Personeel, Materieel en Financiën, — elk op zich zelf met een verantwoordelijken chef aan het hoofd, beveelt zich, naar het voorkomt, als van zelf aan. Daardoor zal het den verantwoordelijken minister mogelijk worden gemaakt zijne veelomvattende taak naar behooren te volbrengen, en het Departement van Marine in staat zijn krachtig en bezielend op te treden.

Tot de afdeeling „Materieel" zou dan moeten behooren het beheer over de maritieme etablissementen en al wat op den scheepsbouw betrekking heeft, in zijn vollen omvang; terwijl *onder* de algemeene verantwoordelijkheid van den chef van het materieel, meer in het bijzonder als verantwoordelijk voor de dienstvakken tot die afdeeling behoorende, zouden moeten optreden: de Directeur van Scheepsbouw, de Inspecteur over den Stoomvaartdienst, de Inspecteurs over de Artillerie en den Torpedodienst en de Ambtenaar, belast met het algemeen beheer over de magazijnen.

Tot de afdeeling „Personeel", al wat op het personeel der vloot betrekking heeft, alle bewegingen der vloot, wat men zou kunnen noemen de activiteit (inbegrepen de verpleging en victualeering) en voorts de zoogenaamde stafdiensten.

Tot de afdeeling „Financiën", al wat het geldelijk beheer en de contrôle raakt.

Aan het hoofd van elk der beide in de eerste plaats genoemde afdeelingen behoort een zeeofficier van hoogen rang te staan. Dat hij, die aan het hoofd der Afdeeling „Personeel" staat, een zeeofficier moet zijn, die, naast het vertrouwen van den minister, ook dat van het personeel der vloot behoort te bezitten, wil hij met vrucht werkzaam zijn, springt van zelf in het oog.

Evenzeer echter wordt dit gevorderd voor hem, die meer in het bijzonder zijne zorg aan het materieel der vloot heeft te wijden. Het zijn toch de zeeofficieren, die de eischen hebben aan te geven, waaraan het materieel heeft te voldoen, waarmede zij hebben ten strijde te gaan, de eer der vlag hebben op te houden, en waarop zij het grootste deel van hun leven doorbrengen. Aan hen behoort dus ook in alle zaken het materieel betreffende, het oppertoezicht en het laatste woord."

Ten slotte vermeen ik te hebben aangetoond, dat een andere wijze van verantwoording en administratie bij de Nederlandsche Marine kon gevolgd worden, waardoor een duidelijker beeld van haar doeltreffend beheer zou worden overgelegd aan den bevoegden beoordeelaar dan nu geschiedt.

Echter mag niet ontveinsd worden dat, wil men zulk een regeling invoeren, het administratief personeel op de werven uitgebreid zou moeten worden, hetwelk bij buitendienststelling van een schip al die werkberekeningen behoort te verrichten, daar de officieren tot de rol van zulk een schip behoorende, daartoe geen tijd beschikbaar hebben en anders de tijd, voor het uit dienst stellen benoodigd, te groot zou worden.

Bovendien zoude het aantal officieren per schip al spoedig voor groote reizen met een officier vermeerderd moeten worden, terwijl de ambtenaren van het Departement van Marine, bij de tegenwoordige wijze van beheer, waarbij een tak van dienst en vele belangen niets met de eigenlijke oorlogsmarine uitstaande behooren, waarvan de behartiging vele werkzaamheden medebrengt, door de overbrenging van dien tak van dienst en van die belangen bij de betrokken Departementen, zooals aangegeven is in het begin dezer studie, in hun arbeidstaak zouden verlicht moeten worden, alvorens zulk een regeling in werking kon treden.

J. M. W. KUIJL.

Rotterdam, 6 Juni 1899.

DE OORLOG TER ZEE EN ZIJNE LESSEN DOOR CAPTAIN MAHAN. 1)

(*Vervolg van blz. 219*).

VIII. 2)

DE VRAAGSTUKKEN, WELKE AAN ONZE ZEEMACHT GESTELD WERDEN DOOR DE VERSCHIJNING VAN CERVERA IN DE W. INDISCHE WATEREN EN HOE ZIJ WERDEN OPGELOST.

Toen het Vliegend Eskader vertrok, lagen er op de Hampton Roads drie snelle kruisers, de „New-Orleans", de „St. Paul" en

1) Reeks van artikelen in den London Times.

2) Times van 1 Maart 1899.

de „Minneapolis". Twee hulpkruisers, de „Yosemite" en de „Dixie", waren bijna, maar nog niet geheel gereed voor zee.

Ten rechte werd het gedurende eenigen tijd streng noodzakelijk geacht zoo'n schip daar gereed te houden voor eene spoedzending. Zoo werd de „New-Orleans" aangehouden ter voorziening in mogelijke behoeften van het Departement; maar de „Minneapolis" en de „St. Paul" zeilden, zoodra zij hun kolenruimen vol hadden — binnen 24 uren na het eskader.

De eerste zoude kruisen tusschen Haïti en de Caïcosbank, op de route, welke Cervera vermoedelijk volgen zoude als hij benoorden Haïti langs ging; de andere zoude de wacht betrekken tusschen Haïti en Jamaïca, waar hij ontmoet kon worden als hij de Windward-Passage koos, bezuiden Haïti langs gaande. Op het oogenblik dat deze orders gegeven werden, waren er genoegzaam aanwijzingen, dat de Spaansche divisie bij Martinique het liedje van verlangen zong, in de hoop permissie tot kolen laden te krijgen; en aangezien onze beide kruisers zeer snelle schepen waren en orders hadden voor volle kracht, was de kans meer dan goed, dat zij hun kruisterrein zouden bereiken vóór Cervera het gepasseerd zoude zijn.

Deze voorgenomen bewegingen werden naar Sampson geseind, onder bijvoeging: „very important that your fast cruisers „keep touch with the Spanish squadron."

Dit bericht ontving hij 15 Mei. Met zijn nog onvolledige inlichtingen, gaf hij niet onmiddellijk orders, waardoor hij de beschikking over de „Harvard" en de „Yale" zoude verliezen. Maar spoedig na middernacht vernam hij nabij Kaap Haïtien, dat de Spaansche divisie den vorigen avond te zes uur Curaçao verlaten zoude hebben — slechts een uur of zes vóór het bericht hem bereikte. Hij seinde dadelijk aan de „Harvard" en de „Yale", aan welke het Departement geen orders had gegeven, omdat zij rechtstreeks onder Sampson's bevelen stonden, naar zee te gaan en aan de eerste om in de Mona-Passage te kruisen, om den vijand te snappen als hij langs dien weg naar Portorico wilde, aan de „Yale" om de „St. Paul" te assisteeren op het aan deze aangewezen station, waarvan hij uit Washington mededeeling had ontvangen. Sampson bracht het Departement van deze beschikkingen op de hoogte. Hij telegrafeerde terzelfdertijd naar Remey te Key West, om de blokkadeschepen voor Cienfuegos, welke geen van allen gepantserd waren, te waarschuwen van de mogelijkheid, dat de vijand voor die haven verschijnen zou. Hierin was hem het Departement voor geweest, dat de ernst der zaak gevoelende en er niet zeker van zijnde, dat berichten Remey bijtijds over Sampson zouden bereiken, aan den eerste 36 uur vroeger rechtstreeks bevel had gezonden, dat die schepen, een enkel uitgezonderd, teruggetrokken moesten worden; en dat de schepen op de Noordkust zouden worden gewaarschuwd, maar niet teruggeroepen.

Deze verschillende bewegingen wijzen op het nut en den werkkring van de schepen der kruiserklasse, waarvan er ook

een het bericht naar Cienfuegos bracht, een ander het langs de Noordkust verspreidde, terwijl een derde SAMPSON's telegrammen van zijn positie in zee naar de telegraafhaven bracht. Ten gevolge van ons te kort aan kruisers, werden torpedobooten, van groote snelheid in slecht water, maar met gevoelige werktuigen en onderhevig aan ernstige vertraging bij eenige zee, veel voor zulke zendingen gebruikt, zeer tot schade van hun machines, niet berekend op lange onafgebroken krachtsinspanning, en dientengevolge benadeeld wordend in hun geschiktheid voor hunne eigen speciale diensten. De verrichtingen van de „St. Paul" zijn eveneens een voorbeeld van de veranderingen van orders, waaraan kruisers blootstaan; en van de daaruit volgende noodzakelijkheid van hen in de hand te houden, zoowel ten aanzien van hunne positie als van hunne gereedheid, inzonderheid wat de kolen aangaat. Tusschen het vertrek van de „Minneapolis" en zijn eigen vertrek te 6 uur van 14 Mei, werd het nieuws van de aankomst der Spaansche divisie te Curaçao ontvangen; en aangezien vooraf bericht was ingekomen, dat kolenbooten naar de Golf van Venezuela waren gedirigeerd — ongeveer honderd mijlen van Curaçao — lag het voor de hand aan te nemen, dat de vijand kolen noodig had en hoopte deze daar in de buurt te kunnen krijgen. Waarom was hij anders niet dadelijk doorgegaan naar Cuba, het vermoedelijk doel van zijn tocht, indien hij de vaart kon loopen, waarvoor hij te boek stond, en er van onderricht, zooals hij moest zijn, dat SAMPSON zich zoo Oostelijk bevond als San Juan? Ten opzichte van de kolenbooten bleken de rapporten onjuist te zijn; maar het bericht over de behoefte aan kolen was juist en dat beteekende oponthoud. Daarom werd de „St. Paul" naar Key West gezonden en per telegraaf de order gegeven, hem onmiddellijk na aankomst vol kolen te gooien. Hij zoude daar even ver van de Windward-Passage zijn als Curaçao is, en toch in staat om in geval van nood door Yucatan-Passage verder te gaan, of in welke richting ook middelerwijl doelmatig zoude worden. Hier kan bijgevoegd worden, dat de „St. Paul" Key West bereikte en gereed voor zee was in den avond van 13 Mei, binnen vier dagen nadat hij Hampton Roads, op een afstand van duizend mijlen, verliet.

Toen hij nog op weg was, was het Departement voornemens hem naar de Golf van Venezuela te zenden en de „Harvard" en de „Minneapolis" aan hem toe te voegen, niet alleen om den vijand te vinden, maar ook met de bedoeling dat een van de drie hem zou rapporteeren, terwijl de anderen hem op de hielen bleven tot er geen twijfel meer kon zijn aan zijn bestemming.

Hun groote snelheid met betrekking tot die, welke de vijand tot nu toe ontwikkeld had, maakte het in alle redelijkheid mogelijk dat zijne nadering aldus door hen kon gemeld worden, en wel per telegraaf over het geheele terrein hunner operatiën, met den noodigen spoed om de zekerheid te geven hem in een

hoek te kunnen jagen, wat het eerste en groote doel van onze campagne was. Een kruiser, die te Kaap Haïtien een rapport inbracht, werd aangehouden en naar de „Minneapolis" gezonden, waarvan men, omdat zijn kruisgebied was aangegeven, ongeveer wist waar hij was, en deze ontving aldus zijn orders; maar zij dienden er alleen toe om de zwakheid van dit schip en de „Columbia", als kruiser beschouwd, in het licht te stellen. De kolen, die hij na zijn snellen tocht naar het kruisgebied nog over had, waren niet voldoende voor den nieuwen tocht en de commandant achtte het imperatief noodzakelijk eerst kolen te gaan halen te St. Thomas, iets wat meer tijd kostte dan men oppervlakkig denken zoude. De bunkers van dit schip en van het zusterschip de „Columbia" zijn zorgvuldig onderverdeeld; eene inrichting zeer geschikt en zelfs hoogst noodig op een slagschip, ten einde elke schade in het gevecht beloopen streng te localiseeren, maar inconsequent en onlogisch in een schip, dat alleen voor snelheid bestemd is. Een oogenblik nadenken over de diensten van een kruiser leert ons dat hun geschiktheid niet alleen afhangt van hun snelheid door het water, maar van oogenblikkelijke gereedheid om een haven te verlaten, waarvan wel kolenladen een gewichtige factor is. Dit wordt ernstig vertraagd door onderverdeelde bunkers. In het plan van deze voor snelheid bedoelde schepen komt deze bemoeilijking van kolenladen reeds voor. Daarom is er in die plannen eene ernstige tekortkoming ten aanzien van de eenheid van gedachte, welke alle plannen moet beheerschen.

Met voordacht is er bij de werkelijke en voorgenomen bewegingen der kruisers op dit tijdstip geruimen tijd stil gestaan. Die bewegingen en hunne regeling spelen een groote rol in elken oorlog en het is wenschelijk dat zij door eene illustratie als deze worden begrepen; omdat de voorziening in den dienst vooraf doordacht moet wezen en vast moet staan in plan en uitvoering ten einde deugdelijk te zijn. Verwarring van gedachte en daaruitvolgende verwarring van doel is noodlottig voor elke conceptie — ten minste elke militaire conceptie; zij staat lijnrecht tegenover concentratie, want tweeledigheid van doel is er het gevolg van. In het ontwerpen van een kruiser, evenals bij het ontwerpen van elke andere klasse van oorlogsschip, is de eerste stap, aan welken geen andere kan voorafgaan, het hoofdoel vast te stellen, dat men bereiken wil — wat wenscht men met dit schip te doen? Aan dezen eersten eisch moet elke andere eigenschap ondergeschikt gemaakt worden. Zijn voorrang is niet alleen een voorrang in tijd, maar ook in gewicht. De erkenning in de practijk van dezen eisch doet de andere eischen niet te niet of sluit ze niet uit door zijn overwicht. Het regelt alleen hunne ontwikkeling; want niet alleen mogen zij er zich niet tegen verzetten, zij moeten er ondergeschikt aan zijn. Het is precies als in een roman of een kunstwerk, want elke militaire conceptie, van het ontwerpen van een schip af, moet een kunst-

werk zijn. Volkomenheid sluit niet veelvuldigheid in onderdeelen uit, maar zij eischt gebiedend eenheid van motieven, een enkele leidende gedachte, waarvan elk detail alleen dient om nadruk of relief te geven — niet om de aandacht er van af te leiden. De eischen voor kruisers bieden eene concrete illustratie van de toepassing dezer denkbeelden aan. Snelheid van handeling is hoofdzaak. Deze vergt zoowel kolenduur als gemakkelijk kolenladen; want elk dezer zaken spaart tijd, evenals snelheid doet. Defensieve kracht – waarvan onderverdeeling van kolenbunkers een element is – leidt niet tot snelheid van beweging, en offensief vermogen evenmin, daarom moeten zij streng ondergeschikt worden gehouden. Zij mogen niet tot vermindering van snelheid voeren; toch moeten zij zoo ver ontwikkeld worden als zonder schade mogelijk is, want door het vermogen een vijand terug te drijven — oponthoud te voorkomen – bevorderen zij spoedige handeling. In het slagschip, ten deze tegenovergesteld aan een kruiser, is offensief vermogen de overheerschende eigenschap. Terwijl daarom snelheid er wenschelijk voor is, kan buitengewone snelheid niet toegelaten worden, indien deze zooals schrijver aanneemt alleen kan verkregen worden door opoffering van offensief vermogen.

Toen admiraal Sampson de laatstgenoemde telegrammen op 16 Mei voor het aanbreken van den dag afzond, was het vlaggeschip bij Kaap Haïtien. Terwijl hij voor dit doel stopte, ging het eskader door om de West, ten einde niet het tijdverlies door de traagheid der monitors nog te vermeerderen, tengevolge van welke de vaart van de geheele macht niet meer dan zeven of acht mijlen per uur bedroeg. Kaap Haïtien ligt ongeveer op 700 mijlen van Key West, en over dien geheelen afstand, bijna geheel langs de kust van Cuba loopende, kon geen telegrafische gemeenschap worden verwacht. Met de snelheid van voortgang van het eskader, kon hij er niet op rekenen te Key West te arriveeren en weer voeling te krijgen met Washington vóór den morgen van den 19^{den}, hetgeen aan het Departement werd medegedeeld. Zes-en-dertig uren later, te 11^{u}30^{m} in het Oude Bahama Kanaal zijnde, tusschen Cuba en de Bahama-banken, voelde de admiraal dat zijn persoonlijke tegenwoordigheid onder de bestaande toestanden noodiger was bij Havana en Key West. Aldus zijne divisie overlatende aan den oudst aanwezenden officier, captain Evans van de „Jowa", spoedde hij zich voort met het vlaggeschip, de „New-York", het snelste der gepantserde schepen. Zes uur daarna ontmoette hij de torpedoboot „Dupont", welke hem een telegram bracht van het Departement, gedateerd 16 Mei, via Key West verzonden, houdende bevel zijn meest geschikt gepantserd schip vooruit te zenden om zich bij het Vliegend Eskader te voegen. Deze order was gebaseerd op het bericht dat Cervera oorlogsbehoeften overbracht van het grootste gewicht voor de verdediging van Havana en dat zijne instructiën luidden Havana te bereiken of een haven waarmede het per spoorweg verbonden was. Deze orders duidden klaarblijkelijk op Cienfuegos, welke

plaats bovendien van den aanvang van den oorlog af duidelijk aangewezen was, zooals in vorige artikelen is aangetoond, als station voor ééne divissie van onze gepantserde vloot.

Het Departement kon met zekerheid berekenen dat, wanneer het bericht SAMPSON zoude bereiken, zijne divisie ver genoeg gevorderd zou zijn om zich tusschen Havana en de Spanjaarden te stellen, indien deze door de Windward-Passage kwamen — van om de Oost. Het was daarom veiliger, ten minste er was minder kans den vijand te missen, het Vliegend Eskader naar Cienfuegos te zenden om hem daar het hoofd te bieden of met de kans hem in het Yucatan-kanaal te ontmoeten, indien hij trachtte Havana te bereiken door bewesten Cuba langs te gaan. Maar aangezien Cienfuegos als de meest waarschijnlijke bestemming beschouwd werd, en het om meer dan een reden een haven was om effectief te blokkeeren, was het wenschelijk SCHLEY te versterken, niet door hem aan te houden, terwijl het dringend noodzakelijk was dat hij Cienfuegos bereikte, maar door hem zoo spoedig mogelijk een slagschip na te zenden. Natuurlijk kon zulk een schip er aan blootgesteld zijn om alleen den vijand te ontmoeten, hetgeen in strijd is met de regelen der kunst. Maar regelen zijn gemaakt om onder bijzondere omstandigheden verbroken te worden, evengoed als om in het algemeen te worden gevolgd; en nog eens en voor goed, er kan geen oorlog gevoerd worden zonder kwade kansen, van welke de grootste, misplaatste of overdreven zorg is. Van het oogenblik dat de Spaansche schepen te Curaçao gerapporteerd werden, was er in het Yucatan-kanaal scherpe uitkijk gehouden.

Door op eigen gezag zijn eskader te verlaten om zich vooruit te spoeden, had admiraal SAMPSON de wenschen van het Departement voorkomen. Te 4 u. n.m. van 18 Mei bereikte hij Key West, waar hij de „St. Paul" en het Vliegende Eskader op de buitenreede ten anker vond. Zijn eigen telegrammen en die van het Departement, hadden het nemen van de noodige maatregelen verzekerd voor het kolenladen van alle schepen bij aankomst met de grootste snelheid, welke de middelen van die haven toelieten. De „St. Paul", welks orders weder waren veranderd, vertrok dienzelfden avond naar Kaap Haïtien. Het Vliegend Eskader vertrok naar Cienfuegos te 9 u. v.m. van den volgenden dag, den 19den, en werd binnen 26 uren gevolgd door de „Jowa". Kort nadat de admiraal de vloot verlaten had, was zij ingehaald door de torpedoboot „Porter" van Kaap Haïtien, welke een bericht bracht, waarin het gewicht van den algemeenen toestand werd uiteengezet, ofschoon het in geen enkel opzicht de vrijheid van handelen van den bevelvoerenden officier verminderde. Captain EVANS volgde daarom zeer oordeelkundig het voorbeeld van SAMPSON, verliet de vloot en spoedde zich met zijn schip naar Key West, waar hij met het donker op den 18den aankwam. Een schip met grooten kolenduur zijnde, ondervond het geen vertraging door aanvulling van den voorraad, maar hij nam

een collier, de „Merrimac", mede voor de schepen te Cienfuegos. Het overblijfsel van SAMPSON's divisie kwam op den 19den aan. De monitors „Puritan" en „Miantonomoh", die niet te San Juan waren geweest, vertrokken den 20sten voor de blokkade van Havana, waar zij vóór den middag van den 21sten door de „New-York" en de „Indiana" werden gerejoigneerd, de eerste met den admiraal aan boord. Commodore SCHLEY met het Vliegend Eskader, kwam tegen middernacht van denzelfden dag voor Cienfuegos. De „Jowa" kwam 12 uren later, ongeveer op den middag van den 22sten, en vier of vijf kleine kruisers arriveerden op dezen en de volgende dagen. Op den 24sten communiceerde de „Oregon" met het Departement bij Jupiter Julet op de oostkust van Florida. Zijn machines gereed voor den dienst gemeld wordende na de lange reis, werd hem bevolen naar Key West te gaan, waar hij kolen innam en van waar hij den 28sten naar de Havana-blokkade vertrok. Het is moeilijk de eer te hoog aan te slaan, welke dit resultaat doet aan de officieren, die verantwoordelijk waren voor den toestand der werktuigen. De vereeniging van bekwaamheid en zorg, waarvan dit resultaat getuigt, is van de hoogste orde.

Aldus was in algemeene trekken met weglating van détails, welke voor een goed begrip der zaak overbodig geacht kunnen worden, de loop der gebeurtenissen aan onze zijde gedurende de tien dagen van 12 tot 21 Mei, van het bombardement van San Juan de Portorico, tot de opstelling van de twee gepantserde divisiën in de positiën welke zij, bij eene betere voorbereiding, den 1sten van die maand hadden moeten innemen. Einde goed, al goed — in zooverre ten minste als het op het geheele verleden betrekking kan hebben; maar om er voor de toekomst partij van te trekken is het noodig het verleden niet geheel den rug toe te keeren, totdat zijn lessen zijn overwogen en in overeenstemming gebracht. Wij mogen niet verwachten dat wij immer een vijand tegenover ons zullen hebben, zoo geheel krachteloos als Spanje toonde te zijn; maar zelfs nu bereikte CERVERA's divisie Santiago op den 19den Mei, twee dagen vóór onze divisiën in hun volle kracht voor Havana en Cienfugos verschenen. Had de Spaansche admiraal een dezer havens willen bereiken, zelfs met de geringe vaart waarmede hij van Curaçao naar Santiago stoomde — ong. 7.5 mijl — dan had hij Curaçao in den avond van den 15den kunnen verlaten en op den 21sten te Cienfuegos kunnen zijn, tusschen middernacht en het aanbreken van den dag; en ware hij in staat geweest te 8 u. v.m. de haven binnen te stoomen — meer dan 12 uren vóór de aankomst aldaar van ons Vliegend Eskader.

Schrijver dezes neemt aan, dat, waren onze kustversterkingen in voldoenden staat geweest om ons gerust te stellen ten aanzien van de veiligheid onzer kuststeden, het Vliegend Eskader van den beginne af voor Cienfuegos geweest zou zijn. Hij wordt genoopt dit aan te nemen, omdat het altijd zijn eigen

militaire overtuiging geweest is, dat dit de goede weg zoude geweest zijn. Welke „coup de main" [1] ook mogelijk geweest konde zijn tegen een niet afdoend verdedigde haven — waarvoor hij de angst overdreven achtte — tot ernstige operatiën tegen een verdedigde zeekust is een vijand niet bij machte na een transatlantische reis, tenzij na aanvulling van de kolenruimen. Het zoude veilig geweest zijn, militair sprekende, onze beide divisiën voor de genoemde havens te stationneeren. Het was veiliger dit te doen, dan er eene te Hampton Roads te houden; want aanval is een veiliger weg dan verdediging.

Let op de omstandigheden. De Spanjaarden moesten, na den Oceaan overgestoken te zijn, kolenladen. Daar waren vier groote havens, waar zij dat konden doen — Havana, Cienfuegos, Santiago en San Juan de Portorico. — De eerste twee zouden, gelijk aangenomen is, voor hen gesloten zijn geweest, tenzij zij den strijd waagden met eene divisie, welke hunne sterkte zoo nabij kwam dat, hoedanig de uitslag van het gevecht ook geweest zoude zijn, de quaestie van kolenladen voor hen geen onmiddellijk belang meer gehad zou hebben. Santiago en San Juan en elke andere geschikte open Oostelijke haven — indien er zulke eene was — waren eenvoudig even zooveel op zich zelf staande voorbeelden van een bijzonder geval, en van deze bood San Juan hun de beste kansen aan; want op den grootsten afstand gelegen zijnde, gaf het zekerheid van ruimeren tijd om kolen te laden en weder weg te komen vóór onze divisies ter plaatse konden zijn.

Toen hun vertrek van Curaçao bekend was, maar men niet wist welke hun verdere plannen waren en terwijl onze divisies zich op weg bevonden naar Havana en Cienfuegos, waren maatregelen aan het Marinedepartement in overweging, welke het hen ook zelfs dan moeilijk gemaakt zouden hebben aan een gevecht te ontsnappen, indien zij naar San Juan gingen om kolen te laden; maar welke het moeielijke tot de grens van het onmogelijke zouden gebracht hebben, indien onze divisies van den aanvang af voor Havana en Cienfuegos geposteerd geweest waren, gelijk de strategische verhoudingen eischten, maar onze angst voor onze onvoldoend verdedigde kust belette.

De voorgenomen handelwijze was deze; rondom Portorico zouden deugdelijke éclaireurs gestationneerd blijven, welke hunne aankomst ontdekken en zoo spoedig mogelijk seinen zouden. Onze twee divisies moesten gereed gehouden worden, om op eerste order te vertrekken, van zooveel kolen voorzien, dat zij op de voor hun vaart voordeeligste waterlijn lagen, voor zoover dit overeen te brengen was met den noodigen kolenvoorraad, om na aankomst te San Juan op het terrein te kunnen blijven. Twee van onze snelste aviso's, eveneens op hun voordeeligsten diepgang, moesten te Key West gereed blijven, om dadelijk naar

1) Dit woord wordt hier uit het oorspronkelijke overgenomen — zie noot op blz. 77. RED.

Cienfuegos te vertrekken, ten einde het aldaar gestationneerde eskader in te lichten; twee om zeker te zijn, dat er althans één binnen vierentwintig uur ter plaatse zou wezen als er één onderweg averij mocht krijgen. Aldus zoude het ontvangen van een telegram aan het Departement, van een van de éclaireurs te Portorico, als het ware het drukken op een knop zijn.

De Havana-divisie, binnen zes uren bereikt, zoude dadelijk vertrekken; die te Cienfuegos achttien uren later. Behoudens tegenspoed zouden wij in vijf dagen, na aankomst van den vijand voor San Juan, den toestand hebben gehad, welke ruim een week daarna te Santiago intrad; maar zelfs eenigen tegenspoed aannemende, binnen vijf dagen zoude er voldoende macht zijn geweest om den vijand in bedwang te houden.

Vijf dagen, het moet erkend worden, is niet spoedig genoeg. Het zoude spoedig genoeg zijn geweest, in het geval der Spanjaarden, na een zeereis van 2500 mijlen, waarop de grootere schepen hun kolen moesten deelen met de torpedodestroyers. Hadden wij met een vlugger vijand te doen gehad en nemen wij aan, wat zelden het geval zal zijn, dat de gereedheid van een vloot om te vertrekken alleen door de kolen wordt beheerscht en niet door machinereparatie aan eenig schip, dan moet opgemerkt worden, dat de vaart van negen mijlen, welke *kan*, en in dit bijzondere geval voor onze schepen *is* aangenomen, ver blijft beneden de meest bescheiden verwachtingen van een slagschip — verwachtingen, zooals zij door schrijver dezes gekoesterd worden. Had ons gebrek aan droge dokken niet tot vuile schepen geleid, dan hadden zij den afstand in vier dagen kunnen afleggen. Schepen, die dertien mijlen konden volhouden, zouden er weinig meer dan drie dagen over gedaan hebben; en volgehouden snelheid hebben wij noodig, niet een *spurt* van 18 mijlen gedurende 12 uren.

. . . .
. . . .
. . . .

Maar, aannemende, dat men het onraadzaam geoordeeld had zich tegen San Juan te richten, omdat het twijfelachtig was of men daar intijds zou zijn, hoe zoude de toestand geweest zijn, ware CERVERA daar aangekomen, terwijl onze gepantserde divisies voor Havana en Cienfuegos waren? Hij zou bewaakt zijn geworden door de vier éclaireurs — die naar Santiago gedirigeerd werden onmiddellijk na zijne aankomst aldaar — en door hen gevolgd zijn, zoodra hij de haven verliet. Vier geeft een tamelijk vrije hand in het achtereenvolgens opzoeken van een telegraafhaven, voor dat men dit krijgertjespelen moet opgeven, en was het zoo ver, dan zouden 's vijands bedoelingen wel reeds duidelijk zijn geweest. Waar zoude hij inderdaad heengaan? Voor Havana en Cienfuegos zouden divisies zijn, welke hem konden staan. Santiago of eenige andere Oostelijke haven is hetzelfde als San Juan met het nadeel van korteren afstand. Matanzas is zoo goed als Havana; wij zouden hem daar voor zijn geweest,

omdat een van de schepen, die hem op de hielen zaten, zich gehaast zou hebben, hem te rapporteeren. Was zijne bestemming eene Atlantische haven, zooals sommigen onder ons bij voorkeur gevreesd hadden, onze divisie voor Havana zoude per kabel opgeroepen zijn geworden en die van Cienfuegos naar Havana verplaatst, natuurlijk éclaireurs latende voor de Zuidelijke havens. Cienfuegos wordt daarbij ontbloot, dat is zeker; maar óf het lukt den Spanjaard niet daar te komen, onbekend als hij is met onze bewegingen, òf, als hij goed raadt en terugkeert, is onze kust gered.

Strategie is een verstandsspel met vele onbekende grootheden; zooals Napoleon en Nelson hebben gezegd — en niet zij alleen — moet er ruimte worden gelaten voor het onvoorziene en mogelijke. Maar, al is er geen absolute zekerheid in, het geeft in menig opzicht practische ervaring; er zijn door de ervaring gevormde grondregelen, die met verstand gevolgd wordende, de beste kansen aan onze zijde brengen. Bovenaan staan de grootere waarde van offensief tegenover defensief optreden, het voordeel van een centrale stelling, en van binnenwaarts gelegen verbindingslijnen. Deze alle zouden strategisch vereenigd zijn geweest door onze divisiën voor Havana en Cienfuegos te posteeren. Als een offensieve stap steunde dit zonder eenige kans op een nederlaag de verklaarde blokkade van de Cubaansche kust, met het bijkomende voordeel, dat Key West, onze basis, niet alleen voor ons toegankelijk bleef, maar verdedigd was tegen een ernstigen aanval door de opstelling van ons Havana-eskader. Een centrale stelling en binnenwaartsche verbindingen werden evenmin gemist, want Havana op ongeveer gelijke afstanden van Portorico en Chesapeake-baai gelegen zijnde, konden de eskaders in den kortst mogelijken tijd in ieder dezer richtingen bewogen worden, en zij hebben alle punten van aanval en verdediging binnen de grenzen van het tooneel des oorlogs door kortere verbindingen dan die, welke voor den vijand open stonden; en dit is de practische beteekenis van „binnenwaarts gelegen verbindingslijnen."

Indien deze schikking deze voordeelen bezat, rijst de vraag natuurlijk of het doelmatig was voor de Havana-divisie, vóór Cervera's aankomst bekend was en met het Vliegend Eskader nog steeds te Hampton Road, Oostwaarts naar San Juan te stoomen, zooals gedaan werd. De drijfveer tot dien stap, waarin het Marine Departement bewilligde, was de waarschijnlijkheid, welke oprecht en ten volle erkend moet worden, dat San Juan Cervera's eerste bestemming was. Indien dit zoo bleek te zijn, zoude ons eskader dichter bij de hand zijn. Het was waarschijnlijk, dat Cervera zich eerst in verbinding zou stellen met een neutrale haven, zooals hij te Martinique deed, om te vernemen of de kusten schoon waren voor hij zijn weg naar San Juan vervolgde. De uitslag van zijn gang naar laatstgenoemde plaats zoude het strategisch vraagstuk, dat reeds besproken werd, in het leven hebben geroepen.

Cervera hoorde dat onze vloot te San Juan was, ging

naar Curaçao en daarna naar Santiago, omdat het volgens verklaring van den Minister van Marine in de Cortes de eenige haven was, waar hij heen konde gaan. Het officiëele rapport van onzen admiraal, de verschillende mogelijkheden opsommende, welke zich na het bombardement van San Juan aan hem voordeden, werd in ons vorig artikel besproken. In dit artikel hebben wij getracht zoo levendig mogelijk de haastige en uiteenloopende maatregelen te schetsen, welke volgden op de bewegingen van Cervera; weer te geven als het kan de slingeringen — de ongerustheid misschien, maar zeker niet de vrees — van de volgende tien dagen, waarin wij, ofschoon niet vreezende te worden verslagen, vreesden verschalkt te worden, wat niemand aangenaam is.

Indien Sampson's divisie voor Havana was geweest en die van Schley te Hampton Road toen Cervera verscheen, dan zoude deze San Juan ongestoord hebben kunnen binnenloopen; wat had ons dan te doen gestaan? In verband met onze centrale stelling stonden drie wegen open: 1°. Wij konden onze Havana-divisie naar San Juan gezonden hebben, zooals vroeger reeds voorgesteld was, en het Vliegend Eskader rechtstreeks naar hetzelfde punt, met het nadeel evenwel vergeleken bij de laatst verdedigde opstelling, dat de afstand van Hampton Road naar San Juan 400 mijlen meer is dan van Cienfuegos. 2°. Wij konden het Havana-eskader naar San Juan hebben gezonden en het Vliegend Erkader naar Key West om kolen te laden en orders af te wachten. Dit is een wijziging van n°. 1. Of 3°. wij konden het Vliegend Eskader naar Key West hebben gedirigeerd en terzelfder tijd het Havana-eskader voor Cienfuegos gebracht hebben, een gelijktijdige beweging, die een groote tijdbesparing zou gegeven hebben, zonder ons aan gevaren bloot te stellen wegens den grooten afstand van de Spaansche divisie tot het terrein van handeling.

Van deze drie maatregelen zoude de laatste naar 's schrijvers meening het meest aan te bevelen zijn geweest, had Cervera's verschijning bij Martinique twijfel overgelaten, of zijn doel al dan niet Havana of Cienfuegos was. Naar onze schatting was dat het strategisch middelpunt, en moest dit dus het eerst gedekt worden. Zoo lang Cervera's bestemming onbekend was en, hoewel onwaarschijnlijk, onze kust kon zijn, was het mogelijk te verdedigen, dat ons Vliegend Eskader daar gehouden werd; het oogenblik dat men wist dat hij in West-Indië was, werd het sluiten van de twee Cubaansche havens het eerst noodige. Maar was hij te San Juan binnengeloopen zonder zich eerst elders te hebben laten zien, dan zoude de eerste of tweede handelwijze gevolgd hebben moeten worden, in overeenstemming met het gezonde algemeene beginsel dat de vloot des vijands, wanneer er eenige kans is die te bereiken, het objectief is dat boven alle andere gaat, omdat het beheerschen van de zee, door het breken van 's vijands macht, in een zeeoorlog de beslissende factor is.

Zonder evenwel te dogmatiseeren over een toestand welke geen werkelijkheid werd, zoo schijnt het schrijver dezes nu toe, niet alleen dat de Oostelijke reis van onze Havana-divisie ongelukkig was, bekeken in het licht der daarna gevolgde gebeurtenissen, maar dat zij vooraf erkend had moeten worden als eene fout, omdat zij niet strookte met een gevestigd en algemeen aangenomen beginsel van oorlogvoering, zonder dat afwijking van dit beginsel door de omstandigheden gerechtvaardigd werd. Het bedoelde beginsel is veroordeeling van alle excentrische bewegingen. Ons centrum van operatiën was, en ten rechte, gevestigd te Havana en Cienfuegos. Het bleef onderhevig aan verandering, oogenblikkelijke verandering, zoodra men wist de vijandelijke vloot onder bereik te hebben gekregen; maar het centrum om andere redenen prijs te geven, op grond van eene berekening van waarschijnlijkheden, hoe aannemelijk ook, was een denkbeeld dat vierkant tegenover genoemd beginsel gesteld had moeten worden, dat zelf niet anders dan de concrete uitdrukking is van talrijke ervaringen. Het is ver van schrijver een lans te willen breken voor slaafsche opvolging van regels; geen slavernij is hopeloozer of fnuikender; maar wanneer men er over denkt het gewicht der ervaring niet te tellen, moeten de redenen van zulk eene handelwijze met de meeste zorg onderzocht worden en hun overwicht in elk bijzonder geval worden bepaald.

Deze opmerkingen worden niet ten beste gegeven om eene ijdele beoordeeling van een fout te leveren — indien er van een fout sprake kon zijn — waarin ook schrijver dezes zijn aandeel had. In militaire oordeelvellingen behoeft eene dwaling niet noodwendig gelaakt te worden. Een van de grootste legeraanvoerders heeft gezegd: „De generaal die geen misslag „begaan heeft, heeft weinig veldtochten geleid." Er zijn misslagen en misslagen; „errors of judgment", zooals de meest bekwame man in den loop zijns levens begaat, en „errors of conduct", die duidelijk iemands algeheele ongeschiktheid voor zijn ambt aantoonen. Tot deze laatste soort behoorde de misslag van admiraal Byng, toen hij zich van Minorca terugtrok. Als voorbeelden van de eerst bedoelde, erkenden Napoleon en Nelson beiden, om de woorden van den laatste te gebruiken: „I have been so often mistaken that I no longer blush for it". Mijn wensch is door een bijzonder voorbeeld van jongen datum eene les duidelijk te maken, welke in ons vak van het hoogste nut voor de toekomst kan zijn: de waarde van regels. Door regels in den wind te slaan, gaven wy Havana en Cienfuegos beide bloot, terwijl het ons object was ze voor de divisie des vijands te sluiten. Was deze beter toe- en uitgerust geweest, hij zoude in een dier beide plaatsen binnen geweest zijn voor wij ons centrum weder konden bereiken. Onze beweging was in strijd met den regel; en terwijl de gevolgtrekkingen, waarop zij was gebouwd, aannemelijk waren, waren zij, naar het oor-

deel van schrijver dezes op dit oogenblik, niet voldoende om eene uitzondering te vormen.

(*Wordt vervolgd.*)

The Philippines and Round about.
DE ENGELSCH-AMERIKAANSCHE OVEREENKOMST:
Hoe er te Manilla oorlog door werd voorkomen.

Het werk van majoor YOUNGHUSBAND: „The Philippines and Round about" [Macmillan 8s 6d net] zal zekerlijk door het groote publiek met belangstelling worden gelezen. Het is wel geen werk van blijvende waarde, doch het geeft een zeer leesbaar verhaal omtrent de voornaamste personen in het drama dat op de Philippijnen wordt afgespeeld en den stand van zaken kort na de bezetting van Manilla door de Amerikanen. Majoor Y. heeft daarbij voor de algemeene beschrijving een ruim gebruik gemaakt van het standaardwerk van FORSMAN en de hoofdstukken gewijd aan geschiedenis of politiek, afgewisseld met nauwkeurige beschrijvingen van het leven te Manilla. Voor de illustraties is gebruik gemaakt van aldaar gemaakte schetsen.

Persoonsbeschrijving van admiraal DEWEY.

Het belangrijkste gedeelte van het werk is dat, waar bewijzen geleverd worden voor de practische waarde van de Engelsch-Amerikaansche overeenkomst voor het bewaren van den wereldvrede zonder verkorting van de rechten van andere mogendheden. Had toch die overeenkomst niet bestaan, zoo zoude waarschijnlijk op den Spaansch-Amerikaanschen oorlog een Amerikaansch-Duitsche oorlog zijn gevolgd. Wat Y. mededeelt omtrent de gespannen verhouding tusschen de Amerikaansche en Duitsche admiralen en de rol daarbij gespeeld door den commandant van de „Immortalité" van de Engelsche marine is zoowel belangrijk als van beteekenis. Meermalen, zegt hij, kwamen tijdens de blokkade de Duitschers en Amerikanen bijna in botsing en was het duidelijk dat de Duitsche admiraal den admiraal DEWEY zooveel mogelijk hinderpalen in den weg legde, zonder echter tot feitelijke tusschenkomst over te gaan. Captain COGHLAN van de „Raleigh" noemde deze wijze van optreden in zijn beruchte speech op het diner in de Union League Club: „nagging" [mot zoeken = chicaneeren] en dit schijnt werkelijk de term te zijn die den toestand het best weergeeft. Feitelijke botsing werd vermeden door de flinke houding van admiraal DEWEY en door den tact en het gezond verstand van den commandant van de „Immortalité", Captain Sir EDWARD CHICHESTFR. De admiraal

Dewey wordt door den majoor Y. zoowel als mensch, als als zeeman, zeer gunstig beoordeeld. Zijne persoonsbeschrijving van den held van Cavite luidt als volgt:

„The admiral is a clean built, will set and powerful man „standing about 5 feet 9 inches in height, clean shaven but for „a grey moustache, which gives a touch of the soldier to the „old American sailor. A handsome man, with a remarkably „pleasant and genial face, strong, steady eyes, alert, active and „ready, a great commander born and bred. Yet withal a more „modest man it would be impossible to meet.

„But that would mean war with Germany".

In een gesprek van Dewey met Y. over den toestand, zeide de eerste: Nergens zag ik zulke vuureters als daar. Ik dacht dat het daar in de baai zoude uitdraaien op een Europeeschen [1] oorlog. Door flinkheid van Amerikaansche zijde geholpen door den moreelen steun van de opinie van den Engelschen Commandant, werden echter langzamerhand de vuureters in kalmer stemming gebracht. Het volgende verslag van een gesprek tusschen de Amerikaansche en Duitsche admiraals bewijst hoe kritiek de toestand op een gegeven oogenblik was geworden:

„In the extraordinary and unwarrantable behaviour of the „Germans lay the chief danger to the general peace; but German „bluster was met with quiet dignity by the American commander, „who showed the most undaunted front, and clearly declared „that if the Germans did not, as neutrals, adhire to the laws of „neutrals, he should fire on them. „But that Sir, would mean „„war with Germany", said the horror-stricken German admiral. „„I am perfectly aware of the fact", was the suave reply of „admiral Dewey.

„The Germans have got no sea manners".

Majoor Y. vermeldt 3 incidenten die elk de ernstigste gevolgen zouden hebben kunnen hebben. Het eerste incident werd uit de wereld geholpen door tusschenkomst van den commandant van de „Immortalité:

„It appears that a German man-of-war, without any forma- „lities, steamed into the bay during the blockade, and made for „the anchorage as if the whole place was a German seaport. „As is probably known to most people, and is only right and „proper, neutrals have by the rules of naval warfare no rights „whatever in a blockaded port, except by courtesy of a blocka- „ding power. Admiral Dewey, therefore, acted perfectly cor- „rectly [2] in firing a shot across the German's bows, and orde- „ring her to heave to. The enraged German captain, with all „his feathers flying the wrong way, went fortwith on board „H. M. S. „Immortalité", and explaining his grievance, asked „captain Chichester's advice. The British officer, well versed

---

1) ! Vert. — 2) ? Vert.

„in naval etiquette, at once pointed out to the German captain „that he had placed himself in the wrong by ignoring the „American flag, and that a handsome apology was the best way „out of the dead-lock. Having thus smoothed the feelings on one „side, the British captain went to admiral DEWEY and explained „that the slight to the American flag was unintentional, and „probably due only to ignorance of naval etiquette. „You see, „„Sir", he added, „the Germans have got *no sea manners*".

Het incident met de „Irene".

De tweede moeielijkheid sproot voort uit de tusschenkomst van het Duitsche oorlogsschip „Irene" in de operaties van AGUINALDO tegen de Spanjaarden. De snelheid en vastberadenheid in het optreden van den admiraal DEWEY werden in dit geval volkomen gerechtvaardigd door de uitkomst. Na dit incident schijnt alle werkdadige tusschenkomst te hebben opgehouden:

„The admiral, European complications or no complications, „very naturally resented this second infraction of „*sea manners*", „and calling on board the captains of the „Raleigh" and „Boston", „gave them explicit orders to proceed at once to the scene of „dispute, and to land troops at the island *at all hasards*. These „instructions were literally and promptly executed. The two „American vessels cleared for action, ran up their fighting pen- „nants, and bore down in all earnestness upon the good German. „The local emblem of the „mailed fist" had hardly bargained „for this exceedingly prompt and robust action, and cleared out „with more haste than decency".

Bij eene volgende gelegenheid wist Sir EDWARD CHICHESTER het ontstaan van ernstige moeilijkheden af te wenden. Toen er kwestie was van het bombardement van Manilla stond de Duitsche admiraal op het punt zijn rechten als vertegenwoordiger van eene neutrale mogendheid te overschrijden, door er zich mede te willen bemoeien. Hij begaf zich aan boord van de „Immortalité" en vroeg aan Sir EDWARD CHICHESTER wat hij van plan was om te doen en of de Duitsche schepen konden rekenen op steun van het Engelsche eskader. „That Sir is known only to „admiral DEWEY and myself", was het beleefde doch verpletterende antwoord van Sir EDWARD. Toen de toestand belangrijk verbeterd was, was het vertrek van de „Immortalité" uit de baai van Manilla naar Hongkong een treffend en schilderachtig tooneel. Op alle schepen van het Amerikaansche eskader werd bij het passeeren geparadeerd en gejoeld, welk eerebetoon door de wegstoomende „Immortalité" werd beantwoord met het van top waaiende sein: „Thank You".

Vertaald uit „Review of Reviews", May 1899.

EEN ANTWOORD.

In de 2e aflevering van het „Marineblad", jaargang 1899—1900, komt een, over het geheel genomen, goed geschreven opstel voor van de hand van den luitenant ter zee der 1e klasse W. CORNELIS.

Het werd geschreven om eenige door mij gegeven stellingen te bestrijden, eenige door mij gemaakte conclusies te weerleggen, en ofschoon dit geschiedt in zeer welwillenden vorm en de schrijver zijne gedachten, naar mijne meening, duidelijk weergeeft, meen ik toch verplicht te zijn een kort woord van protest te laten hooren.

Mijn voornaamste grief tegen de „Opmerkingen" is namelijk, dat het eigenlijk zoo weinig is wat het wenscht en voor den oppervlakkigen lezer misschien ook schijnt te zijn, omdat de bestrijding veelal berust op een beslist onjuist uitgangspunt of op eene verkeerde opvatting van hetgeen ik gezegd heb. Natuurlijk zou daarnaast ook plaats hebben kunnen wezen voor principieel verschil, maar daarvan blijkt weinig; integendeel ik geloof in den geachten steller der „Opmerkingen" in veel opzichten een medestander te mogen zien.

Waar de bestrijding haar oorzaak vindt in verkeerde opvatting van hetgeen ik gezegd heb, wil ik gaarne erkennen dat de schuld wellicht soms bij mij ligt, dat mijn streven naar beknoptheid tot onvoldoende duidelijkheid heeft geleid, tenminste hier en daar ruimte liet voor gevolgtrekkingen, welke ik niet kan onderschrijven, soms echter zou door herlezing van het geschrevene de opmerking zijn achterwege gebleven. De omstandigheid, dat het betoog van den heer CORNELIS over het algemeen helder en vloeiend is gesteld, zal het mij zeker gemakkelijk maken zijn voornaamste bezwaren weg te nemen.

De stelling „*als regel* zal de verhouding tusschen vraag en aanbod een grooten, ja een *overwegenden* invloed moeten uitoefenen", eene stelling, welke, naar ik meen, door geen enkel oeconoom als verouderd beschouwd wordt, geeft den schrijver aanleiding tot het vullen van eenige bladzijden. Op den inhoud van dat betoog heb ik niet veel aan te merken — de redeneering, dat werkstakingen nuttig effect kunnen hebben voor den werknemer, blijve voor rekening van den schrijver — maar...... dat betoog berust geheel op „doorvoering van dit systeem (van vraag en aanbod)", iets wat ik allerminst zou wenschen te verdedigen en wat ook in de verste verte niet volgt uit de stelling, zooals die door mij werd neergeschreven. — De redeneering van den heer C. slaat op de leer, dat de verhouding tusschen

vraag en aanbod de eenige maatstaf moet wezen voor het loon, en terecht noemt hij die leer verouderd; ik tenminste ben die leer allerminst toegedaan.

Iets verder wijdt de schrijver enkele bladzijden aan de door mij aanbevolen zuinigheid. Het spreekt toch van zelf, dat ik daarbij uitsluitend het oog had op besparing ten gevolge van goed beheer, enz., en zelfs niet dacht aan eene zuinigheid, welke in strijd zou wezen met toewijding en plichtbesef (bladz. 185 van de „Opmerkingen").

Uitgaande van de in de practijk herhaaldelijk juist gebleken onderstelling, dat voor eenig onderdeel der staatshuishouding gemakkelijk geld te krijgen is, wanneer slechts de totale uitgaven per jaar niet verhoogd worden, zal de door mij bedoelde spaarzaamheid zeker een middel wezen om het marinebestuur gelegenheid te geven, met kans op succes gelden te vragen direct komende ten bate van het personeel.

Intusschen wensch ik dit balansstelsel in het minst niet te verdedigen; dat het in de practijk bijna altijd succes heeft gehad en ook wel blijvend hebben zal, is evenwel verklaarbaar. Met den geachten schrijver ben ik het volkomen eens dat reeds plichtsbesef en toewijding tot gepaste zuinigheid — eene andere heb ook ik niet bedoeld — behooren te leiden, dat in het algemeen niet eigenbelang, maar plichtsbesef de drijfveer van onze handelingen moet wezen. Maar, wanneer hij hiervan reeds „alles" verwacht, dan constateer ik met genoegen, dat de heer Cornelis in optimisme voor mij zeker niet onderdoet.

Na mededeeling dat, volgens zijn persoonlijk gevoelen, het personeel der zeemacht zich niet heeft te beklagen over de behandeling tot nu toe van den Staat, in diens kwaliteit als werkgever ondervonden, schrijft de heer C. op blz. 189: „Toch ben ik niet geheel gerust voor de toekomst." Als toelichting tot die sombere stemming vermelden de „Opmerkingen" eigenlijk niets anders, dan dat wel eens iets gezegd is omtrent vermindering van pensioen of verhooging van den leeftijd, waarop het recht daartoe wordt verkregen. Serieus is echter nog nimmer aan beknibbeling van het pensioen gedacht, evenmin als aan wijzigingen, welke aanspraken in gevaar zouden kunnen brengen en op, naar ik meen, afdoende wijze heeft indertijd de Minister van Marine aangetoond dat zoowel vermindering van pensioen als — en dit in het bijzonder — verhooging van den leeftijd waarop het recht daartoe wordt verkregen, ongewenscht waren; geheel afgescheiden nog van verkregen aanspraken. — Waar nu verder de gronden voor de mindere gerustheid van den schrijver geheel in de lucht zweven, zal hij mij ten goede houden, dat naar mijne overtuiging voor die mindere gerustheid geen reden bestaat, dat ik die ongerustheid in geen enkel opzicht kan deelen. — Wanneer enkele malen vermindering van ontvangsten plaats had, dan was dit steeds omdat veranderde omstandigheden zulks alleszins billijkten; die verminderingen kwamen echter wel eens zoo laat, dat de bestendiging, ofschoon niet bedoeld,

feitelijk het karakter had gekregen van vermeerdering van inkomsten.

Dit was zeker een fout, maar geeft later toch volstrekt geen recht om te spreken van beknibbeling van inkomsten, wanneer de vermindering van ontvangst, die logisch eenmaal moest komen, eindelijk ook intreedt. Dat dit bij oppervlakkige beoordeeling ontstemt, is zeer verklaarbaar en daarom juist wees ik er uitdrukkelijk op, dat alle eventueele toelagen, abonnementen, enz. onmiddellijk behooren te worden ingetrokken of gewijzigd zoodra veranderde toestanden de bestendiging niet meer volkomen rechtvaardigen. — Leerzaam hieromtrent is eene passage op bladz. 197 van de „Opmerkingen", waar gesproken wordt van „dien van ons zelf geroofden buit." Ja zeker! sedert jaren zijn die toelagen voor velen een „buit", maar het is toch wat sterk het als roof te qualificeeren, wanneer door wijziging der bepalingen het maken van dien buit voor de toekomst wordt voorkomen. — Indien ik hier het woord „roof" moest gebruiken, zou ik het zeker anders plaatsen.

Op blz. 191 wordt gezegd, dat door mij de zeeofficier bij voorkeur wordt vergeleken met een koopmanszaak en de heer C. aanvaardt die vergelijking, als zijnde een eerste vereischte om bij bespreking kans te hebben tot overeenstemming te geraken. Dat dit laatste als regel juist is, onderschrijf ik gaarne, maar ik ben mij niet bewust speciaal den zeeofficier bij een koopmanszaak vergeleken te hebben. — Ik heb hem beschouwd als arbeider, als werknemer en geloof dat dit de eenige plaats is, welke hem aangewezen kan worden, om een vasten grondslag te hebben ter bespreking van zijne bezoldiging. Laat men dit standpunt los, dan hangt alles in de lucht en is iedere ernstige bespreking als volmaakt doelloos te beschouwen.

Bij de uiteenzetting, welke op bladz. 191—193 volgt, worden de koopman en de koopwaar — de vergelijking is van den heer Cornelis en niet van mij — een paar maal verwisseld, dat is te zeggen worden koopman en koopwaar met elkaar verward, en dit kan moeielijk uitblijven, waar reeds het uitgangspunt, de vergelijking namelijk, zelf niet deugt.

Het onderwerp toch, dat den schrijver bezig houdt, betreft personen — aan de eene zijde den Staat als verzameling van personen, aan den anderen kant den zeeofficier —, terwijl hij schrijft over een persoon (de koopman) en eene zaak (de koopwaar). Nu behoort in zijne overigens grootendeels juiste redeneering de koopwaar, wegens hoogere uitgaaf van den koopman, eene hoogere handelswaarde gekregen te hebben en wil hij dus terecht, dat die meer zal opbrengen. — Hij vergeet daarbij echter, dat die hoogere opbrengst van de koopwaar in een koopmanszaak terecht komt in den zak van den koopman en natuurlijk niet van de koopwaar. Zeker, de koopman verwacht hoogere opbrengst, maar ten behoeve van zichzelf en zoo ook verwacht de Staat hoogere opbrengst in den vorm van gewichtiger of meerdere diensten. De kosten van opleiding kunnen

als zoodanig dan ook nooit een reden wezen voor hoogere bezoldiging, wel de daardoor verkregen kennis en bruikbaarheid voor een bepaalde betrekking en daarom is de bezoldiging van den officier veel hooger dan van den matroos, al zijn de opleidingskosten van den laatste misschien niet minder dan van den eerste. Dit aannemende, zal de korting wegens het voorschot alleen gelijk moeten wezen; niet het uit te betalen tractement.

Ook de „mislukkingen" door den heer C. aangehaald, wijzen in deze niet op „helderheid van blik" (hier niet van den koopman maar van den schrijver). Die mislukkingen toch moeten gedekt worden door de meerdere diensten der overigen, niet door de overigen wegens die mislukkingen hooger te bezoldigen. Het verlies van den koopman zou op de wijze, door den schrijver aangegeven, niet vereffend maar integendeel vergroot worden.

Te meer nu de beschouwingen van den heer C. de onjuistheid mijner conclusies niet zullen vermogen aan te toonen, ben ik hem dankbaar, dat hij beslist erkent, dat mijne leer juist is en alle opleidingskosten als een voorschot op het later te verdienen tractement moeten worden beschouwd.

Op bladz. 193 vangt eene lijst van aanhalingen aan om aan te toonen, dat ik steeds het belang van den Staat, niet dat van den individu op den voorgrond heb geplaatst bij de verschillende ter sprake gebrachte onderwerpen. Natuurlijk was dit gemakkelijk aan te toonen en die lijst was daartoe niet noodig, want ik heb toch uitdrukkelijk en bij herhaling gezegd, dat ik trachten zou alles zoo objectief mogelijk te beschouwen. Waar nu de Staat het personeel der zeemacht in dienst neemt voor zijn belang en in het minst niet uit philanthropie, spreekt het toch van zelf, dat hij rekening houdt met zijn eigenbelang, de raison d'être van de geheele handeling; als vertegenwoordigende de gemeenschap is hij in de allereerste plaats daartoe verplicht; het eigenbelang van den Staat toch is het algemeen belang en dit behoort logisch nummer een te blijven. Dit neemt echter volstrekt niet weg, dat de Staat, als werkgever, ook verplicht is met de belangen van het personeel rekening te houden; aan den Staat mogen en moeten dienaangaande hooge eischen gesteld worden, juist omdat hij de geheele gemeenschap vertegenwoordigt en zijn voorbeeld dus van grooten invloed kan en zal wezen. Die belangen vertrouw ik geen enkele maal voorbij te hebben gezien, maar zonder daarom instemming te betuigen met hetgeen hieromtrent verder door den geachten schrijver gezegd wordt, wensch ik toch iets te zeggen omtrent enkele punten in die lijst vermeld.

De grief onder het hoofd „opleiding" vermeld, is tegenover mij al bijzonder onbillijk. Ik heb er toch juist met nadruk op gewezen, dat de jongens te jong zijn voor den dienst aan boord van de „Nautilus" en de Buffel" en zij daarom op hun leeftijd in het geheel niet aldaar moesten komen. Indien de heer C.

het door hem zelf aangehaalde, bladz. 60, nauwkeurig had gelezen, was deze opmerking stellig in zijne pen gebleven.

Dat ik omtrent de bezoldiging schreef „eene zeer bevredigende regeling op dien voet is mogelijk, zonder het totaalcijfer der uitgaven te verhoogen", vond uitsluitend zijn oorzaak in de omstandigheid, dat ik wist dat iedere verbetering voorloopig onuitvoerbaar zou wezen, wanneer zulk eene regeling gepaard moest gaan met hooger uitgaaf voor dit onderdeel van den dienst. De hieruit gemaakte onderstelling dat de verbeterde regeling nu wel eens eene financieele bate voor den Staat zou kunnen worden, door besparing op het totaal uit te betalen tractement, berust kortweg op niets. En zeer ten onrechte wordt daarbij gewezen op de vermindering van het zeetractement bij eene uit- of thuisreis met particuliere gelegenheid.

Nu voor niemand die reizen langer dan ± 6 weken duren — en niet meer soms 5 maanden — was dit hooge zeetractement door niets meer gerechtvaardigd; alleen de te late wijziging geeft den schrijver gelegenheid op eene schijnbare onbillijkheid te wijzen. Vóór de wijziging werd geklaagd over de bestaande onbillijkheid; toen deze op logische wijze tot stand kwam, werd op nieuw geklaagd over onbillijkheid. Mij dunkt, alleen de klagers waren onbillijk, maar stellig bewijst het hoe ongezond iedere vermomde toeslag op het tractement is.

Iets verder wordt er mij door schrijver een bepaald verwijt van gemaakt, geschreven te hebben, dat voornamelijk in de bezoldiging de verklaring gezocht moet worden voor het groot aantal liefhebbers voor de betrekking van zeeofficier. Wellicht ben ik hier door kortheid onduidelijk geweest, ten minste, dit moet ik wel opmaken uit hetgeen de heer C. verder schrijft en dat in geen verband hoegenaamd staat met hetgeen ik gezegd heb of ten minste heb willen zeggen. Ik had toch niet het oog op de aanstaande zeeofficieren zelf, maar op hunne ouders en voogden. Van jongens van 14 à 16 jaar kan men gelukkig niet verwachten, dat zij een open oog hebben voor de geldelijke voor- en nadeelen aan eene betrekking verbonden. Hunne ouders achten dezen factor echter dikwijls als van overwegend groot gewicht en vooral de weinig kostbare, eigenlijk zeer goedkoope, opleiding is beslist voor velen eene groote aantrekkelijkheid. In het belang der zeeofficieren — nu eens niet in het belang van den Staat — zou eene zeer belangrijke verhooging der jaarlijksche bijdrage dan ook zeer gewenscht wezen. Het aantal liefhebbers zou dan sterk verminderen, hetgeen om verschillende redenen een voordeel zou wezen voor hen die de betrekking van zeeofficier bleven begeeren.

Op bladz. 197 wordt van mij gevergd, dat ik mij voorstander had betoond van het behoud der premie bij vervoer van geld en wel op grond van geldelijke verantwoordelijkheid. De heer C. vergist zich hier, want ook bij vervoer van geld is de zeeofficier nooit geldelijk aansprakelijk geweest en juist daarom had de premie ook nooit recht van bestaan. Wel werd de premie

alleen uitbetaald als het geld goed overkwam, maar daarom was de commandant nog niet geldelijk aansprakelijk.

Een andere lijst moet aantoonen dat ik bijdragen zou hebben geleverd om den eerbied voor de wet of het gezag van commandeerende en andere officieren te verzwakken. In haar geheel genomen bewijst die lijst mijns inziens absoluut niets, ja misschien toch iets, namelijk dat ook bij de zeemacht menschen en toestanden onvolmaakt zijn. Tot toelichting van deze meening zal ik enkele van de „bewijzen" door den geachten steller der „Opmerkingen" bijeen vergaard, even afzonderlijk nagaan.

Ik onderstel dat de heer C. toch niet zal beweren, dat het bepaald iemands schuld moet zijn, wanneer aan boord van een schip het gehalte van het voedsel voor het vee onvoldoende is geworden of wanneer aan de verzorging van vee onvoldoende zorg wordt besteed, eenvoudig omdat niemand de vereischte kennis dienaangaande heeft.

Evenmin kan hij volhouden, dat mijne persoonlijke meening dat bij de oefeningen aan boord van de „Nautilus" en van de „Buffel" er te veel van de jongens gevergd wordt, ook al wordt die meening door anderen gedeeld, een blaam werpt op wien ook, die deze meening, waarvan de juistheid natuurlijk niet absoluut te bewijzen is, niet deelt.

Ook kan hij niet verwachten dat ik met den strafrechter op zal hebben, wanneer het onredelijk is te verwachten, dat hij op de hoogte van zijne taak zal wezen en bovendien de strafwetgeving alles te wenschen overlaat. Geheel ten onrechte schrijft de heer C. „ook buiten [de krijgsraden treedt de officier als rechter op, enz." Ten onrechte, omdat de strafrechtspleging niets te maken heeft met de handhaving der krijgstucht. Principieel is er een zeer groot verschil tusschen strafrecht en disciplinair recht immers. Zeker, ik twijfel niet het minst aan de geschiktheid van vele zeeofficieren om de krijgstucht te handhaven, maar neem toch geen woord terug van het vroeger gezegde omtrent hunne geschiktheid als strafrechter; zij moeten — misschien wel zonder uitzondering — daartoe de bekwaamheid missen, eenvoudig omdat de vereischte kennis en ervaring hun moeielijk kan zijn aangewaaid. Handhaven van tucht doen zeer velen in onze maatschappij, zoowel de fabrikant als de zeekapitein, de onderwijzer als de aannemer, doen zulks zelfs dikwijls op groote schaal en met succes, maar daarom zal men toch niet beweren, dat zij geschikt zijn met of zonder hulp en al dan niet in gemeen overleg als strafrechter op te treden. In landen, welke de gezegende (!) instelling der jury kennen, worden zij wel voor een deel voor die taak geroepen, maar gelukkig was in de Nederlanden voor zulk een instituut nog nimmer plaats te vinden. Die hulp, waarop de heer C. wijst, maakt voor mij de zaak niet aannemelijker en ook betwijfel ik het zeer of de combinatie van leekenmeeningen wel altijd zal opleveren één deskundig advies. Waar de heer C. elders in de

„Opmerkingen" zich meermalen „zeer beangst" of „niet geheel gerust" verklaart, kan ik zeggen hier in hooge mate ongerust te wezen omtrent den uitslag van dat mengsel van adviezen.

Ik hoop dat de heer C. na deze toelichting, die mij vóór het verschijnen der „Opmerkingen" overbodig zou zijn voorgekomen, zal willen erkennen, dat op bladz. 64 niets te vinden is wat nadeel voor de discipline kan doen duchten. Ik zou anders moeten denken dat ook hij, ondanks zijne uitdrukkelijke verklaring van het tegendeel, vasthoudt aan de onschendbaarheid van de chose jugée.

Ook bij het bespreken der conduite-rapporten geloof ik niet mij te sterk te hebben uitgedrukt, want ik heb slechts aangetoond, wat onvermijdelijk gebeuren moet, wanneer men de menschen aanneemt als onvolmaakt. En ik kan hier bijvoegen, dat ik persoonlijk herhaaldelijk ondervonden heb hoe moeilijk het is, te ontkomen aan al de klippen, welke bij het invullen van een conduite-rapport worden ontmoet, en mij dan ook volkomen bewust te zijn, ondanks de beste voornemens en de meeste moeite dikwijls gestrand te zijn.

Gesprekken met anderen over dit onderwerp hebben mij steeds den troost gegeven, dat ik daarbij wel niet in goed, na de philippica van den geachten schrijver durf ik niet anders zeggen, maar ten minste in talrijk gezelschap was. Mijne opmerkingen kunnen dan ook geen nadeel doen aan de tucht, wel de onredelijke eischen bij het invullen der conduite-rapporten gesteld. De heer C. geve zich eens de moeite zulk een rapport omtrent een denkbeeldig persoon en gedacht aan wal of aan boord van een bepaald schip, van meet af aan in te vullen. Tien tegen één, dat hij aan de speciaal door mij gewraakte rubrieken gekomen, zal moeten erkennen die rubrieken niet met de noodige kennis van zaken te kunnen invullen, al ware het alleen, omdat enkele vragen door hem niet waren beantwoord geworden.

Ook waar ik gesproken heb over het „ontslag", heb ik gevaar doen ontstaan voor de tucht, volgens den heer C. Al dadelijk kan ik den geachten schrijver de verzekering geven, dat die beschuldiging, na lezing van de gronden waarop zij steunt, mij geenszins verontrust.

Zeer zeker heeft de Minister reeds beslist omtrent het ontslag van den officier, alvorens hem voor den raad van onderzoek te brengen en daar dit ook volkomen in overeenstemming met den geest en het doel der wet is, kan het nooit een bewijs zijn van gebrek aan eerbied voor de wet. Dat de Minister aanvankelijk slechts een passieve rol zou spelen, is eene onderstelling geheel in strijd met de allereerste begrippen van ons staatsrecht, volgens welke de Minister en niemand anders voor het ontslag aansprakelijk kan wezen, als zijnde dit een daad van de Kroon. Dat alleen ten gunste van den officier van het advies van den raad mag worden afgeweken, is een bewijs dat de regeering niet verplicht is tot ontslag over te gaan, ook al

acht de raad dit noodig, dat zij tot het einde toe vrij blijft in de te nemen beslissing en te recht, want alle verantwoording is uitsluitend voor den Minister. De strekking van de wet is alleen een waarborg te geven aan den officier, niet dat hij niet zal worden ontslagen zonder onderzoek, want zoo iets verwacht niemand, maar dat hij niet zal worden ontslagen zonder dat zijne mede-officieren van meening zijn, dat zijne verwijdering uit het korps gewenscht is. Onderzoeken doet de raad van onderzoek dan ook eigenlijk niet, want vóór dat hij bijeengeroepen wordt, is alles reeds onderzocht, maar de raad oordeelt als jury.

Nu heeft de ondervinding der regeering reeds lang geleerd, dat zij kans heeft op een échec, wanneer zij een officier voor den raad brengt en daarom wordt dit stelselmatig vermeden. Het verblijdende feit, door den heer C. aangehaald, komt mij dan ook meer bedenkelijk dan verblijdend voor. Met hem ben ik het eens, dat het kan worden gequalificeerd als betoon van minder eerbied voor de wet, wanneer de regeering de wet ontduikt. Maar te gelijker tijd moet ik erkennen, dat den verantwoordelijken Minister weinig keus gelaten wordt, dat het voor hem moeielijk is anders te handelen, dan reeds herhaaldelijk geschied is.

Na het vervallen der raden van onderzoek — van harte hoop ik, dat dit instituut zoek zal geraken bij de onderhanden zijnde herziening der wetten op bevordering en ontslag — zal de regeering niet meer haar toevlucht behoeven te nemen tot huismiddeltjes van twijfelachtig gehalte.

De rechterlijke macht is hier ten onrechte in het geding gebracht door den heer C., deze is toch geen dienaar van de regeering maar van haar onafhankelijk. Ook de benoeming van rechterlijke ambtenaren geschiedt daarom op speciale bij de wet voorgeschreven wijze. De militaire officieren zijn echter evenals alle overige rijksambtenaren en beambten ondergeschikt aan de regeering en exceptioneele bepalingen, welke onredelijk belemmerend zijn voor de regeering, moesten daarom niet gehandhaafd worden.

Ik hoop dat het bovenstaande voldoende zal wezen om mij te rechtvaardigen, daar, waar de heer C. mij uitdrukkelijk hiertoe opriep, en hem tevens de overtuiging te geven, dat ook op andere punten zijne bestrijding minder grond heeft dan hij onderstelde. Tot slot zeg ik hem er dank voor, dat hij constateert, dat de grondgedachten van het betoog, uitgesproken in de bijeenkomst van 31 Juni 1898 en nader toegelicht in die van 30 Januari 1898, in het algemeen niet zijn weerlegd geworden.

's-Gravenhage, 29 Juni 1899. J. P. van Rossum.

OPMERKINGEN OMTRENT DE DISCUSSIE,

GEHOUDEN IN DE ALGEMEENE VERGADERING DER MARINEVEREENIGING, OP 31 JANUARI J.L.

Tot mijn grooten spijt niet tegenwoordig geweest zijnde bij de discussie, gehouden in de algemeene vergadering der Marinevereeniging 31 Januari 1899, stel ik er prijs op, thans in de gelegenheid te worden gesteld, de geopperde bezwaren en ontbrekende toelichtingen te bespreken.

De reden, dat ik bij de berekening van den gemiddelden diensttijd de kwaliteiten van opperschipper tot jongen bij elkaar geteld heb, is, dat ik iedere schaduw van verwijt heb willen ontgaan, dien diensttijd nóg korter voor te stellen dan die is. Natuurlijk zullen gegradueerden (boven den rang van korporaal althans) niet over kunnen gaan tot een korps van binnenlandschen dienst en is dientengevolge de berekening niet geheel zuiver. Volgens die berekening waren 22 % of 1300 man beschikbaar voor het korps van binnenlandschen dienst en al moest nu die sterkte tot op $^2/_3$ of de helft verminderen, dan zou toch voor *velen* het uitzicht op een meer dragelijk bestaan geopend zijn en vlei ik mij, dat het verloop zou verminderen.

Dat korps voor binnenlandschen dienst moet vooral niet overhaast gevormd worden en alleen goede elementen zouden daarin worden toegelaten. De regeling, zooals ik die voorstel, leent zich m. i. uitstekend tot zeer geleidelijke toepassing. De wensch, om tot dat korps te worden toegelaten en werkelijk een verzekerde toekomst te hebben, zal menigeen op het goede pad houden of terugbrengen.

In elk geval is de proef te nemen.

Wat den leeftijd van uitzending naar de Koloniën betreft, merk ik op, dat thans de meeste schepelingen op hun 28ste levensjaar den dienst verlaten en alzoo na dien tijd ook niet meer in de tropen dienen. Bij de door mij voorgestelde regeling zullen althans de aspiranten voor binnenlandschen dienst, en ik geloof dat er velen zullen zijn, tot hun 32ste jaar, b.v. à tour de rôle in de Koloniën diensten verrichten en is er dus gegronde reden om ouder volk aldaar te verwachten.

Daar bij de huidige regeling het verloop alleen kan verminderen, wanneer door achteruitgang der algemeene welvaart het den menschen onmogelijk wordt aan hun wensch om den dienst te verlaten te voldoen, hebben wij er niets anders van te wachten dan óf een groot verloop óf ontevreden, dus ongelukkige menschen.

Bij de door mij voorgestelde regeling daarentegen is rekening gehouden met de toekomst der menschen; het stelsel is moreeler en daar mutatiën en opleidingen zullen verminderen, 's lands belangen door tevreden, gelukkige menschen beter behartigd zullen worden en de leeftijd van pensionneering nu billijkerwijze hooger kan vallen, is er mogelijkheid, dat de kosten niet grooter zullen zijn. Ik teeken hierbij nog eens aan, dat de leeftijd van opname in het korps voor binnenlandschen dienst empirisch zal moeten worden bepaald.

Wat het jonge dienen in de Koloniën betreft, er is zeer zeker een schaduwzijde aan verbonden (bij de tegenwoordige regeling gaat het volk trouwens ook jong naar Indië), maar die accumulaties van jong volk op wachtschepen en op schepen, waar zoo weinig stabiliteit is in personeel, als ik beschreven heb aan boord Hr. Ms. „Evertsen", zijn m. i. nog veel meer af te keuren.

Uit een vergelijking tusschen oude en nieuwe bemanningslijsten blijkt, dat de kansen om onderofficier te worden bij de nieuwe regeling van het personeel belangrijk verminderd zijn en dat de afschaffing van de kwaliteit provoost niet van invloed is geweest op de sterkte van het personeel onderofficieren der bootsmanscharge, zooals de heer COHEN STUART op pag. 99 van het Verslag, M. V. N°. 3, 1898–1899, doet veronderstellen. Bij de nieuwe regeling toch worden door twee adjudanten-onderofficier, veertien sergeants, elf korporaals en zeven matrozen aan boord Hr. Ms. schepen, type „Atjeh", de diensten verricht, die bij de oude regeling gepresteerd werden door twee adjudanten-onderofficier, zeven serganten-majoor, twaalf sergeants en twaalf korporaals. In plaats van twee bootslieden en twee bootsmansmaats worden nu aangetroffen drie bootslieden, en blijkt dus, dat de opheffing der kwaliteit provoost niet ten goede is gekomen aan de sterkte der bootsmanscharge. Immers, ondanks de ontstentenis van provoost, is er toch een sergeant-onderofficier van genoemde charge minder.

Wat de door mij beoogde afschaffing betreft van het personeel mindere schepelingen der Marine-reserve, ik vind, oprecht gesproken, de wijze van opleiding van deze schepelingen een alle-jaren-een-lepel-snelkuur. Wanneer men het lijstje ziet, wat hun onderwezen moet worden en bedenkt dat vorming tot artillerist en scherpschutter dan nog op den voorgrond moet staan en het zoo moeilijke schijfschieten met het kanon van 3.7 cM. beoefend moet worden, even als het routine vereischende armseinen, dan moet men m. i. tot bovenstaande opinie geraken. Scherpschutters worden onder het vaste korps vrijwilligers ook maar schaars aangetroffen.

Er is geen reden aan te nemen, dat het physiek der schepelingen der Marine-reserve beter zou zijn dan dat der schepelingen van binnenlandschen dienst, zooals de heer COHEN STUART op pag. 101 van Verslag N°. 3, 1898–1899 laat verwachten.

Het doel, dat ik beoog met den eisch van een zekeren tijd

in eenigen graad te moeten dienen, alvorens toegelaten te worden tot het afleggen der proef voor hoogeren graad, is het voorkomen van:

1e. dat jongelieden, die den mannelijken leeftijd nog niet hebben bereikt, reeds te boek zullen loopen als matrozen 1e kl., dat wil zeggen zeelieden 1e klasse. In hun diensttijd kunnen zij toch onmogelijk de ervaring opgedaan hebben, die ik een 1e klas zeeman gaarne zou toekennen;

2e. dat schepelingen op te jeugdigen leeftijd reeds ongeveer het maximum tractement genieten; dit toch geeft aanleiding óf tot ongebondenheid óf tot te vroeg huwen en in ieder geval tot ontevredenheid op later leeftijd. Wanneer een 2-jarige dienst in elken graad vereischt werd, zouden zij nog op hun 22ste jaar matroos 1e klasse kunnen zijn.

Met het afzonderen van de in de strafklasse geplaatst zijnde schepelingen heb ik bedoeld het zoo mogelijk overplaatsen van die menschen op een afzonderlijk daartoe bestemd schip (strafschip). Ik heb nergens beweerd, dat laaghartige feiten alleen bedreven kunnen worden door in de strafklasse geplaatste schepelingen; de repliek van den heer COHEN STUART zou dit doen vermoeden.

Wat de vele mutatiën betreft, de hinderlijkste daaronder, n.l. die onder de vrijwilligers, vloeien voort uit den voortdurenden opleidingstoestand, waarin het personeel der Marine thans verkeert. Bij minder verloop zullen er minder personen opgeleid moeten worden, wat ook alweer tot het verminderen der mutaties bijdraagt.

Met voldoening heb ik gezien, dat de heer COHEN STUART de beschouwingen van den heer VAN ROSSUM omtrent de al of niet voldoende bezoldiging van het korps zeeofficieren, in verband met de opleidingskosten, door mij voldoende weerlegd acht en dat ook hij opkomt tegen gedwongen non-activiteit.

Thans ga ik over tot beantwoording van de opmerkingen van den overste VAN ROSSUM, die niettegenstaande mijn moeilijken stijl en, naar het hem voorkomt, verwarde redactie, toch gemeend heeft aandacht te moeten schenken aan mijn schrijven, om niet onhoffelijk te zijn.

Ik begin met een woord van dank voor die hoffelijkheid en zal allereerst behandelen die opmerkingen, welke mij meer *persoonlijk* betreffen.

De overste VAN ROSSUM verwijt mij eigenbelang, drijvende in de richting van den slechtsten vorm van het socialisme, n.l. Staatssocialisme. Ik zal mij niet op politiek terrein begeven en alzoo het socialisme laten rusten, maar ik geloof niet, dat mij eigenbelang mag verweten worden, waar ik slechts voor de belangen van mijn korps opkom; menig zeeofficier daarentegen is van meening, dat men door schrijven zijn eigen belangen zou kunnen schaden, vooral indien men niet schrijft naar het genoegen van een zéér zuinige Regeering. Ik heb evenwel ver-

trouwen in de billijkheid der autoriteiten en niet persoonlijk zijnde, zal ik mij ook geen vijanden maken.

De overste VAN ROSSUM verwijst mijne voorstellen naar de prullenmand, op grond, dat ik mij niet gesteld heb op het zijns inziens eenige juiste standpunt van zéér zuinige Regeering.

Nu stel ik mij voor, dat een Regeering kan betalen { zeer zuinig, zuinig, voldoende, ruim, zeer ruim,

en dat het door overste VAN ROSSUM aanbevolen standpunt niet het éénige juiste behoeft te zijn, indien men ook maar eenigszins rekening wil behouden met de *belangen van het personeel.*

De door mij voorgestelde regeling wordt door overste VAN ROSSUM genoemd knutselwerk, lapwerk, evenals de tegenwoordige regeling, doch zonder verschoonende omstandigheden. Deze krasse veroordeeling wordt *eenvoudig niet* gemotiveerd.

Ik zal even aantoonen, dat de door mij voorgestelde regeling op consequente grondslagen berust.

Ik ben uitgegaan van de volgende veronderstellingen:

1e. dat in het *algemeen* de aard der te verrichten diensten geen invloed behoort te hebben op het toe te kennen tractement; dat b.v. een commandant niet voor het dragen van verantwoordelijkheid extra beloond moet worden (hierin ben ik het en was ik het met den overste VAN ROSSUM geheel eens en deze heeft zeer terecht, niettegenstaande den moeielijken stijl en verwarde redactie, nu en dan instemming met zijne bedoeling afgeleid);

2e. dat de tractementen behooren te worden betaald in wettige gangbare betaalmiddelen (b.v. niet in een franco plaats aan tafel of een huis of een hut);

3e. dat een rationeele tractementsregeling niet bestaanbaar is, indien door gedwongen non-activiteit een groot gedeelte van dat tractement ('t zeetractement) nu en dan op toevallige of willekeurige wijze geheel ophoudt;

4e. dat beroepsonkosten vergoed moeten worden.

Aannemende, dat officieren in emplooi aan den wal niet te zwaar betaald worden, heb ik hun tractement ongeveer als normale betaling voor alle diensten aangenomen; zeetractement verviel dus van zelf, evenals het tafelgeld op wachtschepen en in de kazernes der toekomst.

Op actieve (varende) schepen is het houden van gezamenlijke tafel een onafwijsbare eisch, waaraan niemand zich onttrekken kan, vandaar de bepaling, dat elk, zonder uitzondering, f 25.— voor de tafel stort.

Buitengaats wordt die tafel, tengevolge van het beroep, duurder en het is dus billijk, dat het suppletie-tafelgeld buitengaats blijft bestaan. Tengevolge nu van bevolen dienstverrichtingen, n.l. *het varen,* wordt er voor de tafel beslag gelegd op een gedeelte van het tractement en vervallen de gehuwde of-

ficieren in een dubbel huishouden. Het is billijk, dat dit
wordt. Onderscheid te maken tusschen gehuwde en ong
officieren dunkt mij niet billijk, (*dit gebeurde wel bij
disch leger, waar de te Atjeh gedetacheerde officieren, di
echtgenoote niet mede mochten nemen, schadeloosstelling
voor hun dubbel huishouden*); maar wel kan men er r
mede houden, dat eene categorie (de jongeren) als rege
huwd is, de andere (de ouderen) als regel wel gehuwd.

Vandaar mijn voorstel om een embarquementstoela
te stellen aan het oudste 75tal der luitenants der 2e kl
de hoogere kwaliteiten. Verder heb ik bescheiden opg
dat naar mijne meening bij de bepaling der toelagen r
gehouden moet worden met het al of niet commanda
zeggende, dat dit m. i. het geval moet zijn, niet omdat
zijn voor de verantwoordelijkheid van commandant
varend schip als verdienste moet worden aangerekend,
die gereedheid (ervaring en bekwaamheid) door het
tractement wordt verkregen, maar omdat door die vera
delijkheid dikwijls zeer veel van het lichaam gevergd
bovendien vervalt een commandant, doordien hij alle
houdt en door den aard van zijn positie in meerdere o
Bij het bepalen van die toelage moet de Regeering zich
op het middelmatige standpunt, evenmin op het zeer r
talende als op het zeer zuinig betalende.

Voor de vergoeding toe te kennen bij overplaatsin
bestemming naar Indië is ook zeer veel aan te voeren.
takken van dienst toch krijgt de naar Indië bestemde
naar vergoeding voor uitrusting en vrije passage voor
gade en kinderen.

Ik heb mij totnutoe onthouden van vergelijkinge
kan niet nalaten het onderhavige geval met eene te illus

Een luitenant t/z. 1e klasse, eerste officier, (leeftijd ±
geniet in Indië 1300 + 2100 + 800 = 4200 gulden 's j
350 gulden 's maands. Een luitenant t/z. 1e kl., comm
(leeftijd ± 38—43 jaar), geniet 1400 + 2100 + 1800
gulden = ± 442 gulden 's maands. Een leeraar middelb
derwijs in Indië, van wien slechts enkele acte's vereischt
die iemand op 28jarigen leeftijd zeer zeker kan verkreg
ben, begint met een tractement van 450 gulden 's maan
drie vierjaarlijksche verhoogingen tot 750 gulden; hij kri
vergoeding voor uitrusting en vrije passage 1e klas
wettige gade en kinderen, heeft geen dure uniform en
willekeurig non-actief gemaakt worden. Waarlijk het

van overste VAN ROSSUM te beantwoorden met het beleefde verzoek mijn schrijven nog eens te lezen en te trachten den moeielijken stijl en, naar het hem voorkomt, verwarde redactie te begrijpen, zooals dit b.v. den heer COHEN STUART en anderen gelukt is, ware het niet dat de aankondiging der hoffelijkheid het mij tot een duren plicht maakt hem daarin behulpzaam te zijn. Bovendien zou de *stellige* overtuiging die overste VAN ROSSUM in *al* zijne schrifturen op *velerlei* gebied *overal* ten toon stelt, berekend kunnen zijn suggereerend te werken bij zeer zuinige, zuinige, voldoende, ruim en zeer ruim betalende volksvertegenwoordigers, die uit den aard der zaak toch niet van alles tot in onderdeelen op de hoogte kunnen zijn; dit zou *noodlottige* gevolgen voor de zeeofficieren kunnen hebben.

De overste VAN ROSSUM beschouwt het als een axioma dat het in den individu vastgelegd kapitaal een factor moet wezen bij het betalen van den arbeidsprijs. De beide alinea's die hij besteedt om dit beweerde axioma toe te lichten (zie blz. 118, Verslag n°. 3, 1898—'99) begrijp *ik* niet, misschien wel omdat een waarachtig axioma geen toelichting behoeft (zie LACROIX meetkunst). In allen gevalle blijf ik volhouden, dat het niet aangaat iemand later minder tractement toe te kennen, omdat er dure leermiddelen noodig waren om hem ten bate van het vaderland (niet om den individu adelborst genoegen te doen of dezen aan een baantje te helpen) zeer veel speciaals te laten leeren, wat voor algemeene ontwikkeling absoluut overbodig is.

De O. v. R. zegt in een kennelijk geen tegenspraak verwachtenden zin, dat het doel van 's Rijks Universiteiten in de eerste plaats is het beoefenen der wetenschap om de wetenschap zelve en het geene scholen zijn ter opleiding voor eenig beroep of eenige vooraf aangewezen betrekking.

Maar waarom zijn er dan niet minder dan 4 universiteiten in ons kleine landje; ter verheerlijking van de wetenschap ware het voldoende en beter er eene ideaal ingericht te hebben.

Een hoogere burgerschool is volgens O. v. R. door het belang van de gemeenschap, niet door het belang van den individu tot stand gekomen. Moet ik uit deze overwegingen afleiden dat O. v. R. het Koninklijk Instituut van de Marine beschouwt als een inrichting tot stand gekomen *wel* in het belang van den individu, n.l. om jongelieden aan een baantje te helpen en dat de inrichting niet uitsluitend gesticht is in het belang van de gemeenschap, van de zeemacht, van het vaderland? Ik meen, dat het een inrichting is om in het belang van de defensie adelborsten op te leiden. Ik heb niet globaal, maar vrij juist uitgerekend, wat de adelborst als individu geniet, dat is *f* 647 per jaar, waarvan *f* 400 door de ouders betaald worden. Al de meerdere uitgaven zijn zuiver in het belang van den Staat en baten den adelborst als individu niet, wanneer hij zijne speciale betrekking later vaarwel zegt.

Zijn debet over 4 jaar bedraagt dus *f* 998, en nu vind ik dat het geringe tractement, *f* 780, dat een adelborst 1e klasse

geniet gedurende ± 4 jaar, die schuld ruim delgt; te meer daar hij reeds dadelijk begint een groote som te besteden voor beroepskosten, n.l. het uniform en het tropische gedeelte zijner uitrusting.

Dat hij nog veel practijk op moet doen en zich daarvoor inspannen moet kan toch geen reden zijn om hem slecht te betalen. Dat dit tractement voldoende is om zich geheel te bedruipen, waaronder verstaan zou moeten worden uitrusting en onderhoud gedurende non-activiteit, is een optimistische opvatting.

In zijn voordracht berekende O. v. R. al de voor pensioen bestede gelden als uitgestelde soldijen, wat hij nu nog doet, want in zijn laatste geschrift vermeldt hij op blz. 121 (Verslag 3 M.V. 1898—'99):

sub *c.* Een uitgestelde soldij (*het* pensioen), en is verwonderd dat ik beweerde, dat hij bij zijn pogingen om de tractementen groot te laten schijnen *vergat* dat een belangrijk gedeelte van het pensioen uitgekeerd wordt als vergoeding voor verloren gezondheid of ledematen. Als hij dit niet *vergeten* heeft, had hij deze omstandigheid moeten vermelden, indien hij niet wenscht de tractementen grooter te doen schijnen dan zij zijn en had hij het nooit mogen doen voorkomen alsof *alle* pensioengelden uitgesteld tractement zouden wezen. De omstandigheid dat de weduwen van officieren, onderofficieren en minderen die in den strijd of in en door gevorderde of bevolen dienstverrichtingen gesneuveld of omgekomen zijn òf die aan de onmiddellijke gevolgen daarvan binnen een jaar zijn overleden recht op pensioen hebben (voor de weduwe van een luitenant ter zee 1e klasse *f* 600, voor idem 2e kl. *f* 450), werd door den overste v. R. beschouwd als een gunstige factor, waarmede rekening moet gehouden worden bij beschouwingen over ons tractement.

Ik heb dat bestreden, doch in zijn repliek komt de O. v. R. er niet op terug; bij kalm nakenken vindt hij een eventueele schadeloosstelling van *f* 750 per jaar voor den gewelddadigen dood van een kapitein-luit. ter zee ook niet overdadig en stemmend tot dankbaarheid.

Ik citeer het evenwel om *duidelijk* te doen uitkomen wat er al niet bijgehaald moet worden om de tractementen voldoende te doen schijnen.

De O. v. R. beweert, dat ik eigenlijk niets gezegd heb wat ter zake dienende is, in mijne opmerking aangaande het weduwen- en weezenfonds.

Ik breng in herinnering dat ik zeide:

Om het tractement nog ruimer te laten schijnen brengt de inleider het recht te berde van deelgenoot te zijn van het weduwen- en weezenfonds, al heeft dan ook een hoogleeraar bekend op het gebied van verzekering verklaard dat de zeeofficieren meer aanspraken hebben voor hunne bijdragen.

Die verklaring is voor mij evenwel het bewijs, dat de Staat er althans niet noemenswaard op toelegt, terwijl de billijkheid

zou vorderen dat dit het geval was, want de statistiek heeft uitgemaakt dat de levensduur van zeeofficieren korter is (vandaar dat er voor hen afzonderlijke, duurdere verzekeringstarieven zijn) en die kortere levensduur (op zich zelf al onaangenaam) van eene geheele categorie personen is alleen toe te schrijven aan de ongunstige hygiënische omstandigheden, waaronder deze personen n.l. de zeeofficieren een groot gedeelte van hun leven slijten" en zal dit nu voor O. v. R. zoo elementair mogelijk toelichten.

Wie betaalt de pensioenen uitgekeerd door het weduwen- en weezenfonds?

De zeeofficieren zelf.

Wie maken de weduwen en weezen in zeer vele gevallen?

In zeer vele gevallen zijn klimaat, gevaren, ongunstige levensomstandigheden enz. de oorzaak daarvan.

Wie verkort den levensduur der zeeofficieren?

De Staat.

Wie zou dan billijkerwijze de verhooging van dit verzekeringstarief moeten betalen? (zeeofficieren betalen n.l. een hooger tarief dan andere menschen)

De Staat.

En wat doet de Staat?

De Staat zorgt alleen dat de administratiekosten van het fonds gering zijn.

En wat moeten de zeeofficieren bedenken volgens O. v. R. alvorens hun tractement klein te vinden?

Zij moeten rekening houden met de indirecte en mogelijke baten bij het nagaan van financieele verhoudingen (blz. 131, Verslag 3, 1898—'99), anders doen zij net als de volksklasse, of, zooals zelfs zooveel meer gegoede en ontwikkelde menschen, als met name ook de heer VAN DER HOUT.

De zeeofficieren moeten dus denken:

1e. Wat zijn wij toch goed af, als wij sterven krijgen onze weduwen een door ons zelf betaald pensioen, en de Staat zorgt, dat de administratiekosten van het fonds gering zijn.

2e. Wat wordt er toch goed voor ons gezorgd; bijv. nu ben ik 42 jaar, commandeer een schip in Indië, krijg daarvoor totaal *f* 433 per maand, niet alleen, maar als ik gewond word en zorg binnen een jaar te sterven, krijgt mijn vrouw zoo maar cadeau van den Staat *f* 600 per jaar. Het is waar, sterf ik aan malaria, leverziekte of cholera, dan krijgt zij niets van den Staat. Van indirecte baten gesproken, ik weet er andere voor den zeeofficier, maar die zijn meerendeels negatief en zal enkele voorbeelden laten volgen: Een etat-major zit jaren zonder de bepaalde qualiteit hofmeesters en koks, eet slechter, betaalt meer, omdat de menschen die met den dienst van de ontbrekende qualiteit belast worden, dien dienst niet geleerd hebben, en omdat zij dien dienst verrichten willen krijgen zij toelagen van de officieren; de Staat daarentegen maakt de tractementen der ontbrekende qualiteiten rustig economie en

laat het door onvoldoende toezicht gebroken commaliewant door de officieren vergoeden, tenzij zij de biografie van elk gebroken stuk kunnen certificeeren. (Historisch).

Een zeeofficier, die pas in Indië komt, wordt aan het volgende acclimatisatie-proces onderworpen: Hij wordt geplaatst op het wachtschip te Tandjong Priok in afwachting dat er verder over hem beschikt wordt onder het genot van het minimum tractement, en van een hut in een regel slechter dan die welke op dat wachtschip toegewezen zijn aan de officieren die daar geplaatst zijn om dienst te doen en veel jonger kunnen zijn. Nu wordt een verblijf in Tandjong Priok ook door de autoriteiten als zoodanig ongezond beschouwd, dat Hr. Ms. oorlogsschepen in den regel zoo kort mogelijk daar mogen verblijven. Toch wordt de gezondheid van den pas uitgekomen zeeofficier daar noodeloos blootgesteld aan de gevaarlijke Priok-koortsen, enkel om den lande eenige gelden aan declaratiën uit te sparen.

De ongefortuneerde zeeofficier is derhalve nu genoodzaakt eenigen tijd op dat ongezonde wachtschip door te brengen, in een toestand, die wel wat van politiekamer heeft (hij toch bewoont een naakte hut en heeft geen bezigheden), tenzij hij van zijn luttel tractement zelf in zijn onderhoud aan den wal voorziet.

Dat dit tractement daar niet op berekend is, moge daaruit blijken, dat de luitenant t. z. 1e kl. in emplooi aan den wal in Indië geniet *f* 7100 's jaars en de collega van gelijken rang in afwachting op het ongezonde wachtschip, in eene naakte hut, (want voor 14 dagen kan men toch niet geheel uitpakken) zonder geregelde bezigheden slechts *f* 3700.

Tot de indirecte negatieve baten kunnen ook nog gerekend worden de onevenredig groote uitgaven, die een zeeofficier dikwerf moet doen, indien hij, zij het dan ook bescheiden wijze, eens genieten wil, wat een ander dagelijks genieten kan, bijv. indien hij te Soerabaja of Tandjong Priok eens ergens anders wil wandelen dan aan den Oedjong of langs de entrepôtloodsen. Het bijwonen van een concert, bezoeken van de recepties komen hem altijd op onkosten aan logies of transportmiddelen te staan.

Wie heeft er zijn waschgoed niet eens achtergezeild en slechts gedeeltelijk of niet teruggekregen, wie laat er niet bij elke overplaatsing eenige veeren zitten, ook al is men niet slordig? Betalen de zeeofficieren niet altijd meer voor wasschen en levensmiddelen dan walmenschen?

Weet de O. v. R. dit alles niet, of heeft hij alleen oog voor die baten, waarvan de zeeofficier eerst profiteert als hij dood is?

Erg veel positieve baten schijnt de O. v. R. toch ook niet te weten, daar hij alleen die noemt, die pas tot hun recht zouden kunnen komen na het overlijden van den zeeofficier. Ik heb het non-activiteitstractement een belachelijk minimum genoemd, omdat m. i. b.v. *f* 1400 's jaars bruto voor een meer dan 40-jarigen ambtenaar uit den officiersstand, die veel uitgaven heeft aan uniformkleeding, gering is te noemen.

Eindelijk doet O. v. R. het voorkomen alsof ik aan offi-

cieren op non-activiteit een activiteitstractement zou willen toekennen (blz. 123, Versl. III, 1898—'99). Dit is niet het geval, ik heb alleen gepleit tegen gedwongen non-activiteit en waar non-activiteit verlangd wordt, wil ik zelfs het non-activiteitstractement doen ophouden. Ik wil er toe bijdragen, dat de carrière van een zeeofficier ophoude te bestaan uit eene afwisseling van perioden *van afgejakkerd worden* en *op zwart zaad zitten*.

Bijzonder gunstig vindt de O. v. R. het ook, dat ingeval van gedwongen verlof door ziekte het non-activiteitstractement der zeeofficieren niet ophoudt. De zaak van eene andere zijde beschouwende, vraag ik: Is het billijk dat het eenige blijk van belangstelling, dat een ziek officier van de zijde der Regeering in den regel ondervindt, daarin bestaat, dat zijn tractement tot een belachelijk minimum vermindert, doordien hij eenvoudig non-actief wordt? In de meeste gevallen vinden die ziekten toch hun oorsprong in den dienst. Tochtige schepen, warme schepen, vochtige schepen, natte kleeren, malaria als gevolg van acclimatiseeren bij aankomst in Indië te Tandjong Priok, gevolgen van tropische kwalen enz. enz. kunnen en zullen veelal de oorzaak zijn, dat de bij indiensttreding zoo streng gekeurde personen ziek worden.

De O. v. R. blijft op pag. 123, Verslag III, 1898—'99 volhouden, dat er weinig of niet gemopperd wordt over gedwongen non-activiteit, of liever gezegd hij houdt niets vol (omdat hij dienaangaande niets zegt, wat ter zake dienende is), doch insinueert, dat er wel altijd gemopperd zal worden, omdat er altijd ontevreden menschen zullen zijn.

Ik heb *veel* hooren klagen over gedwongen non-activiteit, maar aandringen op eene plaatsing tot elken prijs zal wel weinig voorkomen, omdat dit wellicht gepaard zou kunnen gaan met verhuizing of ongewenschte uitzending naar Indië.

Mijn verlanglijst was onlangs als volgt gerangschikt:
niet naar Indië;
niet verhuizen;
niet non-actief,
waarmede ik bedoelde liever non-actief dan verhuizen, liever verhuizen dan uitzending naar Indië.

De heer Cohen Stuart heeft voldoende aangetoond, dat het in activiteit houden van alle officieren die geen non-activiteit verlangen (subalterne officieren) geen af te keuren werkverschaffing behoeft te zijn, zooals de O. v. R. beweert.

Bij de marine, die grootendeels uit vrijwilligers bestaat, zal het in activiteit houden gemakkelijker te bereiken zijn dan bij de landmacht.

De O. v. R. schrijft pag. 125, Verslag 3, 1898—'99:

„De voorstanders der afschaffing van de gedwongen non-activiteit moeten noodzakelijk voorstanders wezen van inkrimping van het personeel in de hoogere rangen."

De toelichting van deze bewering ontbreekt ten eenenmale,

maar ik vermoed, dat de O. v. R. van meening is, dat in *geen* geval de Regeering meerdere gelden voor tractementen zal beschikbaar stellen.

Deze manier van opwerpen van stellingen van O. v. R. is analoog met het gezegde:

De thee aan boord is altijd slecht, want je kunt geen kokend water krijgen."

Het is volstrekt geen axioma, dat elke Regeering geen voldoende gelden zou willen beschikbaar stellen om de zeeofficieren doorloopend te betalen en zou voortgaan uitsluitend op het personeel te bezuinigen.

(Minister v. d. Wijck sprak zelfs reeds van beknibbelen, zie pag. 104, Verslag III. 1898—'99). Er is nog genoeg te bezuinigen op het materieel.

Waarom zich niet tevreden gesteld met de zeer goede kompassen, die we sedert jaren bezitten, in plaats van naar betere te zoeken; waarom die overvloed van seinmiddelen beproefd, wier gebruik *in-* en *kort voor* den slag eenvoudig ondenkbaar is?

Waarom nu weer het heele seinstelsel veranderd, welke verandering kostbare wijzigingen van alle seinmiddelen mede brengt; de urgente seinen bestonden toch maar uit twee of drie vlaggen? Waarom niet een paar mijlen vaart van de kruisers opgeofferd, zoolang we nog geen enkel verdedigd kolenstation in Indië hebben? Waarom niet uitgekeken naar andere leveranciers van het commaliewant, dat veel te leelijk en veel te duur is? Waartoe indertijd het kostbare wijzigen van de lampen voor gebruik van zware minerale olie, terwijl de te komen schepen alle electrisch verlicht worden? Waarom de oude veldflesschen niet opgebruikt, in plaats van ze voor een appel en een ei te Soerabaja te verkoopen? Waarom dezelfde personen tot kanonnier en torpedist opgeleid, daar ze toch maar een lichaam hebben? Waarom gepantserde schepen tot wachtschepen ingericht (terwijl we behoefte hebben aan drijvende batterijen) en zoodoende een groot defensief vermogen nutteloos weggeworpen; waartoe het den geheelen dag stoomen, 5 dagen per week gedurende de zomeroefeningen, dat veel kolen en olie kost en waardoor andere ook nuttige oefeningen tot een minimum worden beperkt? Waarvoor zooveel schepen met voorbedachten rade zelfs zonder schijn van gevechtswaarde gebouwd? („Bellona", „Nautilus", visscherij-politieschepen.)

De O. v. R. beweert op blz. 125, Verslag III, 1898—'99 *niet* met zichzelven in tegenspraak geweest te zijn, en dat hij niet *iets* op gezag van *niets* heeft aangenomen, zooals ik meen aangetoond te hebben (blz. 68, 69 Verslag III, '97—'98).

Ik breng in herinnering, dat de O. v. R. eenvoudig constateert, dat de bezoldiging ruim schijnt, vergeleken bij nagenoeg iedere andere Rijksbetrekking,

dat hij later zegt, dat *niemand kan zeggen, wat die bezoldiging werkelijk is,*

en dat *waarschijnlijk* het totaal bedrag hetwelk jaarlijks

aan de zeeofficieren wordt uitbetaald, zeer voldoende is om allen buiten de keerkringen behoorlijk te bezoldigen;

dat de O. v. R. pag. 125 Verslag III, '91—'99 verder gaat en zegt:

Dit totaal bedrag over alle officieren in activiteit rangsgewijs en rekening houdende met de anciënniteit, verdeelende, komt men tot *zeer bevredigende* tractementen, welke voor het meerendeel hooger zijn dan die door den heer VAN DER HOUT aangegeven.

Ik ben nieuwsgierig of deze laatste en sterkere bewering de vrucht is van een vernieuwd onderzoek of eenvoudig maar beweerd wordt en houd vol, dat gezegden als: *„dat de bezoldiging van den individu ruim schijnt"*, en *„dat niemand kan zeggen, wat die bezoldiging werkelijk is,"* door mij juist geapprécieerd zijn.

Iemand, die gemoedelijk beweert:

Neen! voor al die verschillende bezoldigingen van officieren van denzelfden rang en onder vrijwel gelijke omstandigheden is niet alleen geen reden, maar die regeling is bepaald nadeelig voor de officieren in het algemeen.

Naarmate iemands inkomsten ruimer zijn, zal ook in den regel zijn levenswijze duurder zijn, en daar zooals een ieder weet, het budget van uitgaven gemakkelijker uitgezet dan ingekrompen wordt, leeft bij slot van rekening de zeeofficier altijd eeniger mate op den voet van het grootste inkomen, dat hij genoten heeft. (blz. 73, 74, Verslag III, '97—'98).

De eenige rationeele regeling van het zeetractement is die, waarbij het inkomen van den officier geleidelijk grooter wordt, evenals veelal de uitgaven stijgen; een regeling alzoo, overeenkomende met die der vaste tractementen;

en toch den toestand van gedwongen non-activiteit wil laten voortduren, een toestand waarbij op de meest toevallige wijze het zeetractement geheel kan ophouden, is *zeer sterk* in tegenspraak met zich zelven.

Eindelijk laat ik volgens O. v. R. de voornaamste oorzaak van het verloop van het mindere personeel der zeemacht te weinig tot haar recht komen.

Ik breng in herinnering, dat ik op blz. 111, Verslag III, '97—'98 gezegd heb:

„Het vooruitzicht op deze ver uiteengelegen periodieke verhoogingen kan hem niet aan den dienst binden, indien hij kans ziet, om buiten de marine een voldoend bestaan voor zijn gezin te vinden," (*en die kans is niet zoo heel gering, vooral niet voor de meest ontwikkelden, aan wier behoud de marine het meest zou hebben*).

Maar dat de toenemende volkswelvaart een oorzaak van verloop *moet* zijn in een wel geordenden staat, kan ik niet toestemmen. Want als er werkelijk zulk een welvaart heerschte, ligt het voor de hand, dat het mogelijk zou moeten zijn, de landsverdedigers behoorlijk te betalen; wanneer dit nu niet het geval is, is het een bewijs, dat er andere redenen zijn voor het verloop. Die andere redenen heb ik in Verslag III, '97—'98 ge-

tracht aan te geven, alsook de middelen waardoor men tot een beteren toestand kan geraken.

G. J. VAN DER HOUT.

HET KORPS MARINIERS.

Toen ik het stukje over het korps mariniers, voorkomende in de 2e aflevering van den 14en jaargang van het „Marineblad", gelezen had, had ik den indruk dat de schrijver niet bijzonder ingenomen is met zijn werkkring.

De wijze waarop S. zich uit, wijst op ontevredenheid met eigen werkkring. Ik voor mij geloof dat die weinige tevredenheid, dat gebrek aan appreciatie S. uit de pen is gevloeid in een zure bui.

Ongemotiveerd is het om het korps mariniers (ik spreek natuurlijk over de officieren) te vergelijken met de zeeofficieren, wat de promotie aangaat. Bij elk korps, groot of klein, bestaat een zekere schommeling ten aanzien van den tijd welke noodig is om een zekeren rang te bereiken, en die schommeling zal zich het sterkst doen gevoelen op de hoogte van den „bâton de maréchal", zooals men dat noemt. Naarmate in een korps minder hooge rangen voorkomen, of aan de benoeming tot een zekeren rang bijzondere omstandigheden verbonden zijn, zal die bâton de maréchal lager of hooger liggen dan bij een ander korps. Een vergelijken is dus dwaasheid.

Een der eerste nummers van de promotie adelborsten van het jaar 1862 was 2 jaar en 3 maanden vroeger kapitein ter zee dan een der laatste nummers van die promotie, terwijl een der laatste nummers van de promotie 1864 met een der eerste nummers van 1862 bovengenoemd maar 3 jaar verschilt. Dit laatst genoemde nummer was 24 jaar en $1^1/_2$ maand in dienst toen de rang van kapitein-luitenant ter zee werd bereikt, terwijl een der laatste nummers van de promotie 1864 27 jaar en 3 maanden in dienst was toen die rang bereikt werd.

Er is, dit is zeker, bij het korps mariniers weinig stabiliteit. Dan weder vermindering tengevolge van bijzondere inzichten van de regeering, dan weder uitbreiding; maar zulke gevallen komen bij het korps zeeofficieren ook voor. Die verschillende inzichten zijn niet altijd aangenaam voor de betrokken personen, maar zoude hier het spreekwoord, „de beste stuurlui staan aan wal" niet van toepassing zijn?

Dat nu S. goede middelen aan de hand wil doen ter verbetering van de promotie is loffelijk, maar 't is wel wat onmogelijk mijns inziens om als middel te nemen het verdringen der zeeofficieren, zooals S. doet in zijn voorstel om „Neptunus", „Buffel"

en „Wassenaer" door luitenant-kolonels te willen laten commandeeren, evenals de in 't vooruitzicht gestelde marine-kazerne.

S. schijnt bij zijn eigen korps geen werk genoeg te hebben, wat mij verwondert, want ik weet van verschillende kundige en hooggeplaatste officieren van de mariniers dat er overvloed van werk is.

Ongemotiveerd mopperen en aftuigen zonder iets degelijks in de plaats te geven, is altijd af te keuren, maar bovendien, het uitgestrooide zaad schiet spoedig wortel en een minder goede geest wordt gewekt.

Wat is niet veel te verbeteren aan het uitrukken van landingsdivisiën, aan de oefeningen in het schijfschieten. De officieren die zich daarmee bezighouden, zullen niet zeggen, dat zij geen werk hebben, en die zullen ook niet beweren dat de kapitein van de mariniers officier van de artillerie moet zijn aan boord van de groote schepen.

Maar het pessimisme van S. is zoo onredelijk. Om eens 14 jaar terug te gaan, dan zie ik dat van de toen aanwezige luitenants van de mariniers en van al degenen die na dien tijd zijn benoemd twee of drie het korps hebben verlaten om in eene andere betrekking over te gaan, terwijl al de anderen die het korps verlieten, zijn afgekeurd of overleden. Dat wijst er mijns inziens op dat het bij het korps mariniers nog zoo slecht niet is.

De inzichten die S. heeft over de organisatie van een korps zijn mij niet duidelijk. De bedoeling van eene organisatie is, dat het korps geschikt zal zijn om in hoofdzaak, in tijd van oorlog, te voldoen aan de eischen die men aan een bepaald korps stelt. Wat zou men nu moeten doen met 7 luitenant-kolonels van de mariniers in tijd van oorlog? De mannen die het bewind voeren zijn toch geen boertjes; de door hen vastgestelde formatie is toch zoo niet losweg inééngezet?

Er is evenwel eene geheel andere zaak die ik voor mij van veel meer belang houd, dan het ongemotiveerde gemopper over promotie, en dat is het korps minderen dat bediende is. Indien S. daarover den staf had gebroken dan had hij zeker een goed werk gedaan; en dat het een officier detachements-commandant hinderen kan, dat hij zoo zelden al zijn schapen aan zijne hoede ziet toevertrouwd op het exercitie-terrein, daarvoor gevoel ik wat. Maar met wat goeden wil en tact is dat ook wel te verbeteren, en wanneer die detachements-commandant werkelijk toont dat hij het goede wil, en bij voortduring toont dat zijn ijver te dier zake onverzwakt blijft, dan zal hij slagen. Hij moet niet opstaan tegen de bestaande machten, en moet niet het onderste uit de kan willen hebben, maar dan kan hij veel gedaan krijgen.

Dat het korps minderen van de mariniers niet vooruit gaat met het „bediende spelen" behoeft geen betoog, maar daarom juist *onvermoeide* pogingen aangewend om den *soldaat* te behouden. De marine-matroos en de marine-infanterist zijn nader tot elkander gekomen. De scherpe afscheiding van vroeger bestaat niet meer, maar zoolang de landingsdivisiën zullen bestaan,

zoolang zal de marinier recht van bestaan hebben. De marine-matroos is ook niet meer wat hij vroeger was, nu de zeilen zoo goed als vervallen zijn, en geen wonder dus, dat de marine-matroos meer dan vroeger artillerist is geworden.

Wat de waardeering aangaat van het korps mariniers (nu bedoel ik het geheele korps), ik ga daarin mede, maar wil S. zorgen dat die waardeering grond blijft behouden, dan moet hij „doen wat zijn hand vindt om te doen" en niet bij de pakken gaan neerzitten, mopperende omdat hij eene minder snelle promotie maakt dan zijn tijdgenooten van de marine. „Een slecht soldaat die geen generaal wenscht te worden," maar „alle hout is geen timmerhout."

Dat zijn in weinige regels veel spreekwoorden, maar ik geloof van toepassing op hetgeen S. ons te lezen gaf.

En nu nog een spreekwoord tot slot: „Schoenmaker, houd je bij je leest."

B. Brutel de la Rivière.

DE MARINE BIJ DEN SCHIETWEDSTRIJD TE LOOSDUINEN.

Bij den schietwedstrijd te Loosduinen, uitgeschreven door de Koninklijke Vereeniging van Nederlandsche Scherpschutters, werden, zooals dit de laatste jaren steeds geschiedde, de korpsen van Marine en Leger uitgenoodigd zich met elkander te meten in het individueel juistheidsschot.

De korpsen werden vertegenwoordigd door een detachement van 5 onderofficieren of minderen, onder bevel van een officier.

Aan dezen wedstrijd werd vanwege de Marine deelgenomen door 2 detachementen, het eene, bestaande uit 1 sergeant-konstabel, 1 bootsman en 3 matrozen, onder bevel van een luitenant ter zee 2e klasse; het andere, bestaande uit 1 sergt.-majoor, 3 korporaals en 1 mindere van het korps mariniers (allen geëmbarkeerd), onder commando van een luitenant der mariniers.

Negen prijzen werden door de Vereeniging voor dezen wedstrijd uitgeloofd.

De uitslag was, dat alle prijzen behaald werden door de detachementen van het leger.

Onwillekeurig zal, naar aanleiding van dezen uitslag, bij velen de vraag oprijzen: „schieten de matrozen en mariniers dan zooveel minder goed dan de korpsen van het leger?"

Zonder nu te durven zeggen, dat de marine beter schiet, geloof ik toch te mogen beweren, dat zij minstens even goed

schiet als het leger, en moet er dus een bepaalde oorzaak zijn, dat de matrozen nog nimmer en de mariniers maar zelden zich een prijs op dien jaarlijkschen wedstrijd wisten te veroveren.

Wanneer wij dan nagaan, op welke wijze de detachementen, die voor de eer van hun korps zullen strijden, bij het leger en de marine worden samengesteld, dan zal die oorzaak niet ver meer te zoeken zijn.

Reeds maanden te voren worden van de regimenten en korpsen van het leger, die aan den schietwedstrijd zullen deelnemen, een zeker aantal (8 à 10) van de beste schutters, onder leiding van een officier, geoefend. Van dit oorspronkelijke aantal vallen successievelijk de minst goeden af, totdat ten slotte een vijftal overblijft, dat door veelvuldige oefening zoover gekomen is, dat het met kans op succes aan den wedstrijd kan deelnemen.

Wat geschiedt nu bij de marine!

Hoewel reeds half Mei de uitnoodiging tot deelname aan den wedstrijd ontvangen was en liefhebbers daartoe waren opgeroepen, werden eerst in de week vóór den wedstrijd de namen der deelnemers bekend.

Van beide detachementen waren *4* man uit de directie Willemsoord, 1 man uit de directie Hellevoetsluis.

In der haast werd nog een concoursschijf gemaakt en werd er nog 4 malen gelegenheid gevonden om te oefenen, hetgeen, nog in aanmerking genomen, dat het meerendeel der schutters de laatste maanden *niet* met het geweer geschoten hadden, veel te weinig was; en toch was reeds een merkbare vooruitgang door deze 4 oefeningen waar te nemen.

Misschoten kwamen echter nog voortdurend nu en dan voor.

De tijd om een schutter, die blijken gaf volstrekt ongeschikt te zijn om aan den wedstrijd deel te nemen, te doen vervangen door een ander die geschikter was, ontbrak geheel en al.

Met geen kans op succes vertrokken beide detachementen den 22sten Juni jl. naar den Haag, alwaar de 2 manschappen uit de directie Hellevoetsluis zich aansloten. (Deze waren in de gelegenheid geweest zich vooraf op den bepaalden afstand en schijf te oefenen).

Dienzelfden middag werden door beide detachementen nog een tiental schoten per man op de banen te Loosduinen afgegeven, waarbij nog altijd misschoten voorkwamen.

Den volgenden dag, den 23sten Juni, had de wedstrijd plaats. De belangstelling was zeer groot.

De aanwezigheid van de ministers van Marine en van Oorlog wekte de deelnemers zoo mogelijk nog meer op hun uiterste best te doen.

De uitslag is U bekend.

Geen van de beide marine-detachementen had zich een prijs kunnen veroveren.

Hoewel er vrij goed geschoten werd, kwam er, zooals nog steeds gebeurd was, een misschot, en daar met het eerste misschot de kans op een prijs zoo goed als verkeken was, ver-

flauwde onwillekeurig de strijdlust der nog volgende schutters, waardoor nog meer misschoten vielen.

Die uitslag behoeft echter niet jaarlijks dezelfde te zijn en die zal ook zeker veranderen, wanneer bij de marine evenveel moeite wordt besteed aan het samenstellen van de detachementen als bij het leger.

Ik stel mij voor, dat, wanneer zoo spoedig mogelijk, na ontvangst van de uitnoodiging tot deelname aan den korpswedstrijd (aannemende dat die het volgende jaar wederom wordt toegezonden) een achttal van de beste schutters uit ééne directie wordt aangewezen om zich te oefenen op den bepaalden afstand en schijf, onder leiding van een officier, er ten slotte een vijftal schutters gevormd zal zijn, dat met kans op succes aan den wedstrijd zal kunnen deelnemen.

Van het korps mariniers kan dit het gemakkelijkst geschieden bij een der afdeelingen.

In 1892 en 1897, toen de mariniers op de bovenvermelde wijze geoefend werden, behaalde het detachement mariniers te Hoorn den 2en prijs (zilveren medaille), en te Breda den 3en prijs (met evenveel treffers en punten als de 1e prijs) de verguld zilveren medaille.

Willemsoord, 7 Juli 1899. A. H. Bakker.

DE GYMNASTIEK EN HET SCHERMEN BIJ DE KON. NED. MARINE.

Tegenwoordig, nu de oorlogsschepen niet meer door de kracht van den wind worden voortbewogen, is de zeilexercitie vervallen en hiermede een groot gedeelte van de lichaamsoefening der matrozen, waardoor bij hen vlugheid, moed en tegenwoordigheid van geest werden aangekweekt.

Wat is hiervoor in de plaats getreden?

In 1895 werden aan alle daartoe geschikte oorlogsschepen gymnastiektoestellen verstrekt en sedert dien tijd worden eenige uren in de week besteed aan eene gymnastische opleiding der equipage.

Erkent men den gunstigen invloed van sport in 't algemeen op de gezondheid van den man, het voordeel van een gezond en krachtig lichaam en daardoor een vroolijken opgewekten geest te bezitten, dan zal ook op de moreele opvoeding van den schepeling de gymnastiek een onmiskenbaren goeden invloed uitoefenen.

De gymnastiek leert den man zijne krachten op de meest nuttige wijze te gebruiken; voor iedere krachtsuitoefening leert hij juist die spieren te bezigen, die daartoe noodig zijn, zonder onnoodige spieren te werk te stellen, waardoor dus noodelooze vermoeienis wordt voorkomen; zij houdt het lichaam lenig, bevordert den bloedsomloop en versterkt de ademhalingsorganen. Zij onderwerpt het lichaam aan den wil van den man, zij leert hem zijne krachten kennen en vertrouwen stellen in zijn kracht. Zij geeft hem tegenwoordigheid van geest en kweekt zijnen moed aan, door hem voortdurend gevaren, die voor den man bij de oefeningen schijnen te bestaan, te doen trotseeren; niet alleen bevordert zij dus de gezondheid en de kracht van het lichaam, maar zeer zeker verhoogt zij ook het moreel van den man.

Doch het is niet voldoende op de oorlogsschepen alleen gymnastiektoestellen te verstrekken om bovengenoemde gunstige resultaten te verkrijgen, daartoe behoort nog personeel om de oefeningen te onderwijzen, en zeker zeer bekwaam personeel voor een vak van zooveel gewicht, evenzoogoed als bij de oefeningen met het geschut, de torpedo's enz. bekwame instructeurs noodig zijn.

En waar is nu in de marine het personeel, dat onderwijs moet geven in de gymnastiek?

Volgens Dl. I, Hoofdstuk XI der Verordeningen voor de K. N. Z. behoort de geschiktheid tot het geven van dit onderwijs niet tot de eischen, die aan het kader gesteld worden: alleen moeten de sergeanten en korporaals van het korps mariniers kunnen optreden als onderwijzer in hoofdstuk II en III der 1e afdeeling van de „Handleiding voor het onderwijs in de gymnastiek bij Hr. Ms. Zeemacht." Zij moeten dus alleen kunnen onderwijzen de gewrichtsoefeningen en de oefeningen in het gaan en loopen; de sergeanten tevens de geweeroefeningen volgens de recrutenschool.

De Handleiding zegt: „Onder goede leiding is de beoefening der gymnastiek eene aangename en hoogst nuttige ontspanning." Waar die goede leiding ontbreekt, zal echter de beoefening der gymnastiek voor den schepeling onaangenaam en vervelend zijn, daar hij geen vorderingen ziet; hij verliest zijn ijver en daarmede een der voornaamste factoren tot het verkrijgen van succes van het onderwijs, terwijl er door onkundig onderwijzerspersoneel gevaar ontstaat.

„De 1e afdeeling der Handleiding omvat de militaire gymnastische oefeningen, die in onmiddellijk verband staan met de militaire vorming van den schepeling." Van geen enkel schepeling echter wordt geëischt, dat hij ook maar het geringste uit deze afdeeling kan uitvoeren, de korporaals en sergeanten der mariniers uitgezonderd!

In de Handleiding enz. blz. 4, onderwijzerspersoneel, leest men: „Een ieder, aan wien het geven van gymnastiekonderwijs wordt opgedragen, behoort tot die taak te zijn opgeleid."

De hoofdinstructie op gymnastisch gebied bij de marine gaat uit van de Normaal Schietschool, waar per jaar 3 keer een cursus wordt gehouden van $3^1/_2$ maand (één cursus voor officieren en twee voor onderofficieren). De officierscursus heeft plaats van 1 Oct.—half Januari, de onderofficierscursussen worden gehouden van 1 Februari tot half Mei en van 1 Juni tot half September; op eerstgenoemde worden gedetacheerd 2 officieren, op ieder der laatstgenoemden 5 onderofficieren en korporaals, zoodat van dezen per jaar 10 instructeurs in de marine komen (altijd in het gunstigste geval, dat zij werkelijk allen instructeur worden). Het gebeurt echter dikwijls dat onderofficieren en korporaals aan de N.S.S. gedetacheerd worden, die niet voldoen aan den eisch: dat zij lichamelijk geschikt zijn om gymnastiek te leeren en blijken hebben gegeven, dat zij zich met genoegen op lichaamsoefeningen toeleggen. Het is bijgevolg niet mogelijk, gedurende den korten tijd hunner detacheering van deze, niet voldoend onderlegde menschen bekwame instructeurs te maken: een klacht, welke aan de N.S.S. vaak gehoord wordt. Wellicht is deze verkeerde toestand een gevolg van het feit, dat het kader gedurende de zomermaanden slecht van de schepen gemist kan worden en dat anderen, die zeer veel aanleg bezitten, niet voor eene detacheering in aanmerking komen door minder gunstig gedrag en anderszins.

Is het getal van 10 per jaar niet te klein om te voorzien in de groote behoefte aan instructeurs bij de opleidingen, op de actieve schepen, zoowel in Holland als in Oost- en West-Indië en aan den wal bij de afdeelingen mariniers, in verband met het feit, dat bij de marine niet zooals bij het leger, kaderopleiding bestaat, anders dan aan de N.S.S.? De Handleiding toch zegt: „Het onderwijs in de gymnastiek wordt gegeven aan onderofficieren met den graad van korporaal en aan mindere schepelingen. Onderofficieren met den graad van sergeant zullen in de gelegenheid gesteld worden hunne kennis te onderhouden". Van kaderopleiding is dus geen sprake.

Op dit oogenblik is van de 6 onderofficieren en korporaals van de marine en het korps mariniers gedetacheerd aan de N.S.S. er geen in het bezit van de Gymnastiekreglementen van de marine en een enkele van het Schermvoorschrift.

Van het onderricht aan de N.S.S. zou door hen natuurlijk veel meer geprofiteerd worden, indien zij de op de school, behandelde leerstof in den vrijen tijd in hun eigen reglement eens konden nazien en aanteekeningen maken, dáár waar de reglementen dikwijls aan duidelijkheid te kort schieten. De N.S.S. kan die reglementen niet verschaffen. Zij moeten hiervan voorzien zijn als hun detacheering aanvangt; pogingen door hen zelf aangewend om zich voor eigen rekening de reglementen aan te schaffen waren door verschillende omstandigheden te vergeefs.

„De recruten moeten dagelijks geoefend worden, de overige manschappen minstens twee uur in de week gymnastiekonderwijs ontvangen". Handleiding blz. 5.

Gaan wij nu na hoeveel uur een onderwijzer per week instructie kan geven. Laten de exercitiën 's morgens te 8u30m aanvangen, dan kan door ieder onderwijzer, den Vrijdag en Zaterdag benevens de uren voor plunjeswasschen en een voormiddag per week voor eene algemeene exercitie als niet beschikbaar buiten rekening latende, gedurende ongeveer 16 uur per week onderricht gegeven worden. Deze tijd beschouwd in verband met het onderwijs van 2 uur per week per man doet zien, dat iedere onderwijzer niet meer dan 8 klassen voor zijn rekening kan nemen en daar iedere klasse volgens de Handleiding hoogstens 12 man sterk mag wezen, moet dus gerekend worden op minstens een onderwijzer per 96 man. Dit cijfer is te klein, want niet steeds zal de instructeur door zijn overigen dienst als onderwijzer beschikbaar wezen, terwijl nog een reden bij de beschouwingen over het schermen aangegeven zal worden. Hiermede echter geen rekening houdende blijkt, dat voor de verschillende schepen het volgende aantal instructeurs benoodigd is:

pantserdekschip type „Kortenaer"	3
pantserschepen „Schorpioen" en „Stier".	2
pantserdekschip type „Holland".	3
pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Ned." . .	3
monitors „Reinier Claeszen", „Draak" en „Matador" ieder	2
overige monitors	1
kanonneerbooten en riviervaartuigen.	1
fregat type „Atjeh"	3
korvetten en schoeners.	1
wachtschip Willemsoord	2
wachtschip Amsterdam.	1
wachtschip Hellevoetsluis	2
pantserdekkorvet „Sumatra"	2
flottieljevaartuig	1
raderschip „Soembing"	1
wachtschip Batavia	2
wachtschip Soerabaja	2
per afdeeling mariniers	3 à 4.

Het aantal instructeurs voor de verschillende opleidingen is zonder tableau niet te bepalen.

Wel zijn alle schepen niet tegelijkertijd in dienst, maar uit deze cijfers blijkt toch, dat een jaarlijksche aanvoer van 10 instructeurs het tijdstip, waarop over een voldoend aantal beschikt kan worden, nog vrij ver verwijderd doet zijn.

Hoe de toestand op het oogenblik is, blijkt uit het feit, dat op het opleidingsschip voor de zeemiliciens „Neptunus" van de 5 onderofficieren en 10 korporaals, die als onderwijzers moeten optreden voor 500 zeemiliciens, in '99 geen enkele en in '98 één aan de N.S.S. was opgeleid, en dit op een schip, waar uit den aard der zaak de gymnastiek een zeer voorname plaats inneemt en de algemeene voorschriften en bepalingen betreffende de indeeling en oefening der zeemiliciens zeer terecht voorschrijft,

dat gedurende den eersten oefeningstijd veel werk zal worden gemaakt van de militaire gymnastiek (§ 106), juist omdat het menschen geldt, van wie de gewrichten los gemaakt moeten worden om hen tot bruikbare schepelingen te vormen. Het gevolg hiervan is niet alleen dat de onderwijzers de eenvoudigste oefeningen uit de Handleiding niet kunnen voorwerken, hetgeen reeds dadelijk een slechten indruk op den milicien maakt, maar ook dat het foutief uitvoeren van de oefeningen schadelijke gevolgen kan hebben en ongelukken kan veroorzaken.

Nog eene omstandigheid is oorzaak, dat het aantal van 10 instructeurs per jaar niet voldoende is. Niet altijd toch, kan een onderwijzer als zoodanig werkzaam zijn, hij kan eene plaatsing van eenigen duur hebben, in welke hij niet als instructeur optreedt, b.v. op een opnemingsvaartuig. Nu moet gymnastiek zeer zeker vlijtig onderhouden worden om de practische geoefendheid niet te verliezen en geschikt te blijven als onderwijzer. Welken waarborg heeft men nu, dat zulk een onderofficier, na afloop van bovenbedoelde plaatsing, nog een bekwaam onderwijzer is? Geen enkelen!

Kanonniers doorloopen na verloop van tijd een herhalingscursus, een scherpschutter wordt jaarlijks gecontroleerd, het brevet van meester of prevôt op eenig wapen is slechts drie jaar geldig; om bevorderd te kunnen worden, moeten in vele gevallen de onderofficieren zich aan een examen onderwerpen. Wat voor bovengenoemde vakken ter controleering der bekwaamheid noodig is, is ook noodig voor de gymnastiek. Echter kan onder de tegenwoordige omstandigheden iemand jaren lang als bekwaam gymnastiekonderwijzer aangemerkt worden, die dit feitelijk niet meer is. Wel wordt in de conduiteboekjes bij overplaatsing de bekwaamheid in de gymnastiek aangeteekend, welke bekwaamheid beoordeeld wordt door den officier, die belast is met het gymnastiekonderwijs, maar uit die cijfers blijkt niet de bekwaamheid als onderwijzer. Om deze te kunnen beoordeelen zou die officier zelf instructeur moeten wezen en dit is in den regel niet het geval.

In het leger is de toestand geheel anders: in verhouding worden daarvoor niet meer instructeurs aan de N. S.S. gevormd, dan voor de marine, maar gedurende de wintermaanden, als er geen lichtingen onder de wapens zijn, worden de onderofficieren en korporaals geoefend en tot instructeurs gevormd door hen, die een cursus gevolgd hebben aan de N. S.S.

Wat nu het onderwijs aan die school betreft, zoo is dit geheel en al er op ingericht om het kader van het leger met zijn gymnastiekreglement bekend te maken. Dit reglement komt wel in hoofdzaak met de Handleiding voor het onderwijs in de gymnastiek bij Hr. Ms. Zeemacht overeen, doch de inhoud is niet zoo omvangrijk, daar het bestemd is tot het geven van onderricht, voornamelijk aan miliciens. Deze kunnen, uithoofde van hun korten diensttijd, niet zooveel tijd aan de gymnastische oefeningen besteden als het personeel der marine, dat

hoofdzakelijk uit vrijwilligers bestaat en waarvoor dus de leerstof veel uitgebreider moet zijn. Een cursus van $3^1/_2$ maand is te kort om met het weinig of niet gymnastisch onderlegde kader, dat aan de N. S.S. wordt gedetacheerd, de twee deelen der Handleiding slechts te doorloopen, zoodat van een vorming van goed onderlegde onderwijzers geen sprake kan zijn. Het onderwijs bepaalt zich dan ook in hoofdzaak tot het 1e deel der Handleiding, terwijl het 2e deel uit den aard der zaak stiefmoederlijk wordt bedeeld.

Nu zou een gymnastisch goed onderlegd officierskorps veel kunnen bijdragen om de beoefening der gymnastiek bij de zeemacht tot ontwikkeling te brengen, maar hoe is het hiermede gesteld?

Dat een jaarlijksche aanvoer van 2 officieren hiertoe niet voldoende is, behoeft geen betoog; bovendien zal het vaak voorkomen, dat een officier, die een cursus aan de N. S.S. gevolgd heeft, in verband met zijn dienst niet belast kan worden met de leiding van het gymnastiekonderwijs aan boord: hij kan oudste officier of officier der artillerie of der torpedo's zijn en heeft dan zeer zeker geen tijd om voldoende zorg te besteden aan het gymnastiekonderwijs.

Op het Kon. Inst. v. d. Marine moet den adelborsten zooveel onderwezen worden, dat er geen tijd is met hen de Handleiding te behandelen (de adelborsten der mariniers uitgezonderd) of practisch te doorloopen. Gedurende hun verblijf aan het Instituut worden volgens het programma van het onderwijs ongeveer 90 uur aan gymnastiekonderricht besteed, die echter door verschillende omstandigheden gereduceerd worden tot ± 70 uur. Waarschijnlijk is het ook, dat de gymnastiek op dat programma voorkomt met het bijoogmerk den adelborsten door lichaamsbeweging ontspanning te geven en hen niet den geheelen dag in de leerzalen te doen zitten. Door een en ander is dus de behandeling en de verklaring der Handleiding vrijwel uitgesloten, uitgezonderd enkele kleine opmerkingen en aanwijzingen gedurende de oefeningen. Wel wordt door voortdurend toezicht de tijd, voor deze oefeningen bestemd, beter besteed dan een tiental jaren geleden, maar gymnastisch goed onderlegde adelborsten zullen het Instituut niet verlaten, zoolang slechts $^1/_3$ van den voor hunne opleiding benoodigden tijd beschikbaar is. Zij weten dus niet, hoe het gymnastiekonderwijs behoort geregeld te worden en kunnen hunne onderofficieren-instructeurs niet controleeren, die bij het ontvangen van een aanmerking op hun onderwijs zich zullen kunnen verontschuldigen met de bewering, dat het hun aan de N. S.S. zoo is onderwezen.

De gevolgen van het feit, dat de officieren en onderofficieren te weinig bekend zijn met de Handleiding, kan men in de marine-plaatsen dagelijks opmerken, waar b.v. op de hindernisbaan het polsspringen wordt beoefend en in het gymnastieklokaal het springen over het paard, terwijl noch de pols-

stok, noch het paard in de Handleiding worden genoemd en men dus bij eventueele ongelukken niet verantwoord zou zijn. Zoo zijn ook niet alle hindernisbanen volgens de Handleiding ingericht, waardoor zij niet volgens de voorschriften worden gebruikt; zoo gebeurde het op de „Neptunus" dikwijls, dat de miliciens met zeelaarzen moesten gymnastiseeren, daar hunne schoenen in de reparatie waren. Die menschen, welke toch reeds veel moeite hebben de oefeningen goed uit te voeren, lieten daardoor den moed geheel zakken.

„Aan het hoofd van iedere klasse staat een voorwerker." (Handleiding blz. 5). Heeft de marine die voorwerkers? Neen. Wel kunnen zij aan boord gevormd worden uit de meest geschikte manschappen en worden zij dan tot eene klasse vereenigd, terwijl aan hunne opleiding bijzondere zorg besteed moet worden, maar, na hetgeen gezegd is over het aantal aan boord benoodigde en aanwezige instructeurs, is het duidelijk, dat onder de tegenwoordige omstandigheden, deze opleiding slechts plaats kan hebben ten koste van het hoog noodige onderwijs aan de equipage.

Gaan wij nu het schermen bij de marine na, dan blijkt dat veel, wat hiervoren over de gymnastiek is gezegd, ook van toepassing is op het schermen.

Het schermen geeft den man behendigheid in het gebruik van, en daardoor vertrouwen op zijn wapen. Veel tijd en moeite wordt besteed om den man vaardigheid te geven zijn geweer als vuurwapen te gebruiken; vooral in de laatste jaren is de marine in deze richting veel vooruitgegaan. Behendigheid echter om zijn geweer als stootwapen te gebruiken, heeft de schepeling over het algemeen niet veel. Het is duidelijk, dat dit zeer nadeelige gevolgen kan hebben: het moreel van den man wordt niet verhoogd door de wetenschap, dat, wanneer het magazijn ledig is en de vijand hem nabij mocht zijn, hij zijn toevlucht moet nemen tot een wapen, waarmede hij niet voldoende geoefend is. Hetzelfde geldt van den sabel: de met sabel en revolver gewapende wordt geoefend in het schieten met den revolver, maar den sabel hanteeren, zoodanig, dat hij daarop durft vertrouwen, kan hij in den regel niet.

De eischen, aan de minderen gesteld, zijn:

eenige geoefendheid in het gebruik van het geweer als stootwapen;

de exercitie met den sabel.

Voor het konstabelspersoneel geldt bovendien de eisch:

bekwaamheid in het geven van onderricht in de exercitiën met de draagbare wapenen;

en voor een sergeant der mariniers:

als onderwijzer te kunnen optreden in de 1e en 2e afdeeling van het bajonetschermen.

Bekwaamheid om te schermen of onderricht te geven in het schermen wordt dus van niemand geëischt, terwijl de exer-

citie met den sabel alleen door het konstabelspersoneel, eenig onderricht in het bajonetschermen alleen door de sergeanten der mariniers moet gegeven kunnen worden. In de Algemeene Voorschriften en Bepalingen betreffende de Indeeling en Oefeningen der Zeemiliciens § 102 echter leest men, dat het onderwijs aan de zeemiliciens (ziekenverplegers en stokers) zoo mogelijk moet omvatten de eerste drie afdeelingen van het Voorschrift voor de Schermoefeningen bij de Infanterie: „Het Sabelschermen." Wie moeten nu bij dat onderwijs als instructeurs optreden?

Wel wordt aan het schermen meer tijd besteed dan vroeger, maar zooals blijkt, doet zich hier hetzelfde voor als bij de gymnastiek: gebrek aan bekwame instructeurs. Zoo ziet men soms een korporaal-konstabel met eene klasse van 20 à 30 man bajonetschermen, geheel in strijd dus met het Voorschrift Schermoefeningen; het is hem hierbij onmogelijk zijn klasse te overzien en de fouten te verbeteren; zijn manschappen verkeeren dus in de meening, dat zij geen fouten maken en het gevolg hiervan is, dat later veel tijd besteed moet worden aan het uitroeien dier fouten.

In het Voorschrift Schermoefeningen leest men: „Tot vaste onderwijzers zullen de commandeerende officieren bij voorkeur aanstellen onderofficieren, die als zoodanig een brevet van bekwaamheid hebben behaald aan de N. S. S. en daarvoor bijzonder zijn aanbevolen in het rapport van den directeur dier school."

De N. S. S. heeft ten opzichte van het schermen met dezelfde bezwaren te kampen als ten opzichte der gymnastiek: de gedetacheerde onderofficieren zijn in den regel niet voldoende onderlegd, waardoor de detacheering van te korten duur is om meesters te vormen op sabel en geweer, zoodat verscheidene slechts een brevet als prevôt behalen of wel in het geheel niets. Daar deze onderofficieren tevens zullen optreden als gymnastiek-onderwijzer, blijkt duidelijk, dat het getal van één instructeur per 96 man te klein is. Wel is niet omschreven hoeveel uur per week ieder man geoefend moet worden en kan waarschijnlijk met één uur per week worden volstaan, wanneer eenmaal de man eenigszins geoefend is, daar het schermen geregeld moet onderhouden worden om de verkregen vaardigheid niet vrij spoedig te verliezen, maar daartegenover staat, dat de klassen niet sterker mogen zijn dan 10 man. Het aantal instructeurs voor gymnastiek en schermen zal dus moeten bepaald worden op 1 per ± 50 man. Op blz. 3 Voorschrift Schermoefeningen toch leest men: „Alleen met een voltallig aantal geschikte onderwijzers is het mogelijk de gewenschte uitkomst van het onderricht in het schermen — eene oefening, waarvan het practisch gedeelte zooveel mogelijk aan man voor man moet worden onderwezen — te verkrijgen."

„De officieren moeten allen in het bajonetschermen zoo bedreven zijn, dat zij behoorlijk toezicht kunnen houden bij de oefeningen, en de fouten, zoowel van den onderwijzer als van den leerling, kunnen aantoonen en verbeteren."

Dit nu is niet het geval en hieromtrent geldt hetzelfde, wat van de officieren bij de gymnastiek is gezegd.

Om in dezen toestand verbetering aan te brengen, zou het volgende kunnen dienen:

1e. Indien als eisch gesteld werd om bevorderd te worden:

a. tot kwartiermeester en tot korporaal der mariniers: een brevet van geschiktheid om op te treden als voorwerker bij het gymnastiekonderwijs; het bezit van een brevet als prevôt op den sabel en het geweer;

b. tot bootsman en tot sergeant der mariniers: het bezit van een brevet van geschiktheid om op te treden als militair gymnastiekonderwijzer; het bezit van een brevet als meester op den sabel en het geweer.

2e. Indien aan de Handleiding voor het onderwijs in de gymnastiek bij Hr. Ms. Zeemacht eenige wenken werden toegevoegd omtrent het ontleden van oefeningen, waardoor geleidelijk de zwaardere oefeningen worden voorbereid, de verschillende punten van gewicht, waarop de onderwijzer bij de oefeningen heeft te letten, enz.

3e. Indien voor de marine eene afzonderlijke gymnastiek- en schermschool werd georganiseerd, alwaar per jaar twee cursussen werden gegeven voor voorwerker en prevôt (in verband met de opleiding voor kwartiermeester), één cursus voor de bedoelde korporaals om verder opgeleid te worden tot onderwijzers en één cursus voor officieren. De beide eerstgenoemde cursussen zouden ieder 3, de beide laatstgenoemde ieder $2^1/_2$ maand moeten duren. Daar echter deze school misschien te groote kosten met zich zou brengen, zou het overweging verdienen, in plaats van deze school op te richten, de N. S. S. eene uitbreiding te doen ondergaan en hieraan eene marineklasse, met bovengenoemde cursussen, toe te voegen, onder leiding van eigen officieren en instructeurs.

Op deze wijze zou de marine binnen korten tijd in het bezit zijn van een voldoend aantal geschikte onderwijzers voor de gymnastiek en het schermen, de bootslieden zouden zich op de moderne schepen niet teruggedrongen gevoelen, maar een zeer nuttigen werkkring voor zich zien en de gymnastiek en het schermen zouden geliefkoosde takken van sport voor de bemanning worden.

L. A. C. Steffelaar, Luit. ter zee 2e klasse
en J. C. de Kock van Leeuwen, 1e Luit. d. mariniers.

HET KORPS MARINIERS.

In de vorige aflevering van het Marineblad vind ik de navolgende stelling verdedigd: I. Het marinebestuur stelt prijs op het bezit van het korps mariniers als speciaal korps.

Deze stelling is mijns inziens volkomen juist, doch ik vermeen dat het marinebestuur nog wel andere drijfveeren zal hebben als die door den „Officier der mariniers" opgenoemd.

De belangrijke rol in vroeger tijden door het korps mariniers vervuld, zullen wij buiten beschouwing laten, daar men het korps zeker niet om historische redenen zal willen behouden.

De tegenwoordige opleiding van den modernen marine-matroos is oorzaak, dat wij aan boord van een modern oorlogsschip geen behoefte meer hebben aan speciale goede schutters met het geweer of een detachement, dat aan zeer hooge eischen voldoet wat discipline betreft. Elke dienst die aan boord kan worden opgedragen aan een marinier, kan evengoed vervuld worden door een matroos, op de tegenwoordige manier geoefend en gedrild.

Toch bemerken wij dat bijv. Engeland, de Vereenigde Staten van N.-Amerika en Nederland er prijs op stellen het korps mariniers te behouden, terwijl Duitschland, Frankrijk, Oostenrijk, en naar ik vermeen ook Rusland geen mariniers aan boord van hun schepen hebben. De „Infanterie de Marine" in Frankrijk en de „Seebataljone" in Duitschland zijn toch nooit bestemd om als kleine detachementen aan boord te dienen tot aanvulling der bemanning.

Het blijkt dus dat de landen die in hoofdzaak een marine hebben, voortgekomen uit den algemeenen persoonlijken dienstplicht, geen behoefte hebben aan personen tot aanvulling der scheepsbemanning.

In de drie eerstgenoemde Staten bestaat de marine echter in hoofdzaak uit vrijwilligers, die men ten koste van hooge handgelden en dure opleidingen aan de marine tracht te verbinden.

Zeer terecht acht men het in het belang der marine wenschelijk de matrozen reeds op hun 14e tot 16e jaar in dienst te nemen, terwijl een matroos in de meeste gevallen eerst ongeveer op zijn 20e jaar een goed bruikbaar matroos zal zijn.

Een marinier wordt echter op ouderen leeftijd aangenomen en het gemiddelde van dien leeftijd valt zeker niet beneden de 18 jaar. Na een eersten oefeningstijd van ruim 1 jaar zal een marinier dan goede diensten kunnen praesteeren. Het zal dan ook wel niet worden tegengesproken, dat de opleidingskosten voor een marinier belangrijk minder zijn, dan die voor een matroos.

Bij onze marine zal in oorlogstijd het grootste gedeelte van het korps mariniers aan boord van de oorlogsschepen geplaatst zijn en dan zullen zij ingedeeld worden voor de ondergeschikte betrekkingen in de batterij en voor den aanvoer van munitie. De enkele mariniers-kanonniers eerste en tweede klasse moet men hiervan uitzonderen, daar die een specialen maritiemen cur-

sus gevolgd hebben onder leiding van zeeofficieren en dus daardoor nader komen te staan bij de tegenwoordige matrozen.

Ik geloof dan ook, dat het hoofdzakelijk om financieele redenen is, dat ons marinebestuur prijs stelt op het behoud van een afzonderlijk korps mariniers.

Ten slotte nog een paar opmerkingen.

In Duitschland wordt zeer zeker veel zorg besteed om de matrozen te vormen tot goede marine-infanteristen. Indien men daarvoor aan boord van een opleidingsschip een vakman noodig heeft, dan wordt daarvoor een luitenant van een der „Seebataljone" aan boord gedetacheerd. Die officieren zijn infanterie-officieren van de landmacht, die voor eenige jaren bij de marine worden gedetacheerd.

Ten tweede wensch ik er op te wijzen, dat ook voor mij de kern van het korps mariniers bestaat uit de oud-gediende mariniers 1e kl. Doch ook de beste matrozen van de marine zijn meestal 25 jaar of ouder.

Ten derde mogen deze beschouwingen volstrekt niet op oorspronkelijkheid aanspraak maken. Ik vernam ze voor het eerst van een mijner collega's.

M. Wijt.

AFZETTEN VAN HET AZIMUTH DOOR MIDDEL VAN DEN SINUSREGEL.

(*Met een diagram*).

Als bekend zijn in den pooldriehoek:

hoogte (h), declinatie (d) en uurhoek (P), dan kan de formule: sin. $(90° - h)$: sin. $(90° \pm d)$ = sin. P : sin. T, aanschouwelijk worden voorgesteld door op het eene been van een willekeurigen hoek de natuurlijke sinussen van $(90° - h)$ en $(90° \pm d)$ en op het andere been nat. sin. P en nat. sin. T af te zetten.

Op de hierbij gevoegde figuur is vanaf het hoekpunt afgezet op het horizontale been eene natuurlijke sinusverdeeling van 0°—90°, voor een straal van 500 mM., die dient voor nat. sin. $(90° - h)$ en nat. sin. $(90° \pm d)$.

Bij de verdeelpunten is niet het aantal graden geplaatst behoorende bij den boog van den overeenkomstigen nat. sinus, doch het aantal graden behoorende bij het complement van dien boog, opdat men slechts de werkelijke waarde van hoogte en declinatie zal behoeven te gebruiken en geen complementen zal hebben te zoeken.

Aangezien verder sin. $(90° - d)$ = sin. $(90° + d)$ is, behoeft men zich ook om het teeken van de declinatie niet te bekommeren.

In verband met het bovenstaande stelt de afstand van het hoekpunt tot het verdeelpunt met het cijfer 85°, den nat. sinus

voor van (90°−85°) voor 85° hoogte en van (90° ± 85°) declinatie gelijknamig of wel ongelijknamig met de breedte voor 85°.

Op het schuine been is vanaf het hoekpunt afgezet een verdeeling aangevende den nat. sinus van graad tot graad voor het azimuth voor een straal van 600 mM., terwijl de afstand van iedere twee opeenvolgende verdeelpunten tevens vier minuten uurhoek aangeeft.

Teekent men nu de werkelijke grootte der gegevens, hoogte, declinatie en uurhoek aan op de verdeelde beenen, *in de lijn der verdeelpunten*, plaatst daarbij de respectievelijke benoemingsletters *h*, *d* en P, trekt *h* P en uit *d* eene lijn evenwijdig aan *h* P, dan zal deze laatste lijn de verdeelingsschaal op het schuine been snijden in een punt dat het azimuth aangeeft.

Het afzetten van gegevens die niet juist met verdeelpunten overeenkomen kan geschieden door evenredigstelling zoo noodig met behulp van een dubbelen decimeter.

Gebruikt men een parallelliniaal, dan behoeven de twee bovenbedoelde lijnen *h* P en die daaraan evenwijdig uit **d**, niet getrokken te worden, en is het voldoende om de liniaal langs de richting *h* P te leggen en de snijding met de verdeeling op het schuine been te zoeken van eene lijn uit *d* evenwijdig aan *h* P. Dit snijpunt teekent men aan om het voor het aflezen te behouden.

Bij de sinussen van azimuth en uurhoek zijn geen andere verdeelcijfers geplaatst dan van 0°−90° en van 0^u-6^u; daarom herleide men den uurhoek altijd tot eene scherpe waarde, dus neme men voor een Westelijken uurhoek:

grooter dan	6^u en kleiner dan	12 uur,	12^u-P;
" "	12^u " " "	18 "	$P-12^u$;
" "	18^u		24^u-P.

Men vindt ook altijd een azimuth kleiner dan 90°.

In den regel zal men wel niet in onzekerheid verkeeren omtrent de approximatieve waarde van het azimuth, en of het gelijknamig met de pool die boven den horizon, grooter of kleiner is dan 90°.

Alleen zeer nabij den doorgang of nabij den eersten verticaal zal daaromtrent twijfel kunnen bestaan.

In het eerste geval zal de rijzing of daling dien twijfel opheffen; waarbij men bij een hemellicht dat circumpolair boven den horizon is, acht geve of het nabij den ondersten dan wel nabij den bovensten doorgang is.

In de nabijheid van den eersten verticaal vindt men natuurlijk een azimuth van eene grootte nabij 90°. Met behulp van de bij de figuur geplaatste tabel van uurhoeken van hemellichten in den eersten verticaal, kan men terstond beoordeelen of het geobserveerde hemellicht den eersten verticaal al dan niet gepasseerd is.

Zoowel vóór als na den doorgang geeft een kleiner uurhoek dan die in den eersten verticaal een azimuth grooter dan

90°, gelijknamig met de pool die boven den horizon is, h geen uit de teekening der spheer terstond in het oog sprin Met den uurhoek wordt hier weder bedoeld de uurhoek klei dan 6^u, d. w. z. vóór den doorgang de Oostelijke, na den do gang de Westelijke.

De bovenbedoelde onzekerheid omtrent de grootte van h azimuth nabij den eersten verticaal bestaat ook, indien m het volgens den sinusregel berekent; alsook wanneer men taf gebruikt die naar dien regel zijn samengesteld.

Een dergelijke tafel is die, welke vervaardigd is door Pr Dr. G. D. E. WEIJER, onder den titel „Kurze Azimuth-tafe Hamburg. L. FRIEDRICHSEN & Co. 1887.

De samensteller van deze tafel zegt dan ook in zijne t lichting o. a. „Die Umstände bei der Beobachtung müssen d Uebrige geben", waarmede de onzekerheid bedoeld wordt, waar men nabij den eersten verticaal verkeert.

Een tabel waarmede uit de hoogte van het hemellicht k worden afgeleid of de eerste verticaal al dan niet is gepassee beantwoordt ook aan het beoogde doel, en het gebruik da van ligt iets meer voor de hand, doch een tabel ingericht vo den uurhoek heeft het voordeel, dat, als men een hemellic wil observeeren in of nabij den eersten verticaal, men dan m een oogopslag kan zien tegen welken tijd (van het hemellic men observeeren moet. Desverkiezende kan men een tabel vo de hoogten zelf samenstellen. Voor declinatiën tot 24° kan m trouwens BROUWER bezigen.

Met behulp van de figuur kan men door de formule

$$\sin.T : \sin.P = \sin.(90° \pm d) : \sin.(90° - h)$$

ook de hoogte in den eersten verticaal afzetten.

Men vereenige dan het punt voor T = 90° met dat, h welk de declinatie aangeeft en trekke uit het punt van d uurhoek eene lijn evenwijdig daaraan, het snijpunt met de v deeling op het horizontale been, geeft alsdan de hoogte in d eersten verticaal.

Ook de amplitudo kan men afzetten met de figuur. Daa toe neme men $h = 0$ en gebruike den uurhoek van ware o komst of ondergang. Men vindt dan de ware amplitudo, waar men de bekende correctie heeft toe te passen om de schijnba te vinden.

De waarde voor de ware amplitudo die men vindt is ge kend van de naastbij zijnde N. of Z. streek.

Eene zaak die bij het afzetten van het azimuth enz. op d hierin bedoelde wijze niet uit het oog mag worden verloren, dat men niet mag bezigen op gevocht papier gedrukte rep ductiën van teekeningen. Daardoor zouden allicht de juiste v houdingen verloren gaan.

Alleen teekeningen zelf of op droog papier genomen a drukken eener gravure zijn te gebruiken.

P. W. SACHSE.

OEFENINGSTOCHT Hr. Ms. „ZEELAND".

(*Vervolg van blz. 286*).

Zondag 23 April kwamen wij 's avonds te 9 uur voor de Suriname-rivier even voor het lichtschip ten anker, terwijl Hr. Ms. „Suriname" aldaar reeds lag. De officier van piket kwam ons verwelkomen, bracht vele brieven mede en stelde ons in kennis met de vele feestelijkheden die ons te Paramaribo wachtten. Er werd afgesproken dat de commandant der „Suriname" den volgenden middag aan boord van Hr. Ms. „Zeeland" zou komen teneinde haar over de bank, en de rivier op tot voor Paramaribo te loodsen. De „Suriname" zou eerder vertrekken en op de rivier voor ons uitstoomen, hetgeen dan ook den volgenden dag plaats had. Wij hadden twee ondiepten te passeeren, de eene voor den mond der rivier, de andere nabij plantage Jachtlust, kort voor Paramaribo, alwaar op 't terrein een zeer kenbare boom van ± 48 M. hoogte staat. Zonder eenige moeite werden beide plekken gepasseerd en 15 voet 't minst gelood, doch was alles zachte modder (de diepgang was toen 55.5 dM. voor, 56.5 dM. achter).

De tocht langs de rivier was een ware triomftocht, alle plantages vlagden en overal was 't personeel op de been om de beide schepen toe te wuiven en te begroeten. Het lichtschip had de beleefdheid gehad te seinen: „Welkom in Suriname" en zoo stoomden de beide schepen de Suriname-rivier, aan welker oevers de meeste plantages gelegen zijn, op. Te 3 uur waren wij voor de stad aangekomen; de „Suriname" wendde den steven en kwam met een sierlijken draai onmiddellijk op hare ligplaats ten anker. De „Zeeland" stoomde intusschen ook op, salueerde 't gouvernement, de muziek liet het volkslied en vervolgens eenige vroolijke marschen hooren en vertuide de „Zeeland" achter Hr. Ms. „Suriname", vlak voor de stad. 't Fort Zeelandia beantwoordde onmiddellijk 't saluut, terwijl 't volk langs de kade zich verdrong om 't schip zoo van nabij mogelijk te zien. Herhaaldelijk moesten wij ook hier met de vlag de talrijke saluten van schepen en van particuliere woningen beantwoorden.

Een klein voorval is de moeite waard hier even te vermelden. Een der adelborsten n.l., wiens ouders te Paramaribo wonen, kwam na een achtjarig verblijf in Holland wederom bij zijne familie terug. Afgehaald aan den marinesteiger, werden hij en de zijnen onmiddellijk omstuwd door eene joelende menigte, welke steeds aangroeiend, een formeele optocht werd.

In denzelfden geest was de intocht van de officieren, die zich eerst in uniform aan den wal vertoonden, doch nam bij hen de stoet niet zulke lastige en groote afmetingen aan.

Voor dien zelfden avond hadden allen reeds eene invitatie

ontvangen ter bijwoning eener danspartij ten gouvernementshuize en werd daarvan dan ook gebruik gemaakt door allen, die niet door dienst verhinderd waren. Van deze gelegenheid werd tevens gebruik gemaakt door den commandant om zijn état-major den gouverneur voor te stellen.

Het was een zeer druk bezocht feest en daardoor zeer geanimeerd, eerst te halftwee 's nachts liep het feest ten einde. Voor eenige officieren der „Suriname" en „Zeeland" was 't reeds spoedig weer overal, daar 's ochtends een tocht der gecombineerde landingsdivisies plaats had, welke uit den aard der zaak zeer vele toeschouwers lokte. De muziek zorgde voor 't marschtempo en voor de vroolijkheid, zoodat vele der inboorlingen dansende voor de troepen uitgingen.

Wij maakten spoedig kennis met de meeste ingezetenen en Woensdags begon reeds eene reeks feestelijkheden, tochtjes, diners en bals, welke eerst een eind namen toen Maandag den 8^{en} Mei de „Zeeland" ging onttuien.

Zoo was er b.v. Woensdags een tocht per gouv.s.s. „Paramaribo" de Comawijne op, op welken tocht tevens een suikerplantage der Ned. Handelsmaatschappij bezichtigd werd. Deze boottocht was zeer interessant en de gouverneur, welke dezen tocht organiseerde, had tot ons groot genoegen tevens verscheidene heeren en dames uit Paramaribo mede geïnviteerd. Toen het gezelschap 's avonds 9 uur uiteen ging, speet het een ieder onzer, dat de dag niet langer was.

Officieel kennis gemaakt met de officieren der landmacht hadden wij nog niet, hoewel wij den eersten avond op het bal de meesten reeds ontmoet en gesproken hadden en Donderdags gingen de commandant en etat-major naar den societeitstuin, om met de HH. kennis te maken, die aldaar c^{ie} gewijze opgesteld waren. Vrijdags gaf de gouverneur een diner voor de oudere officieren in 't gouvernementsgebouw en werd van die gelegenheid gebruik gemaakt door de jongeren aan boord, om een dinertje te geven met jonge meisjes. 's Avonds was voor 't volk een bal georganiseerd in de cantine van 't fort Zeelandia en den avond daarop voor de onderofficieren.

Commandant en officieren der „Suriname" hadden 't druk met afscheid nemen en gehoor te geven aan de vele invitaties, die hun gewerden van de Paramaribosche families, die hen zoo noode zagen vertrekken. Hier komt nog bij, dat het ditmaal niet alleen een afscheid was van een etat-major, die drie jaar lang in de kolonie alles had meegemaakt, doch het was een afscheid tevens aan het stationsschip, dat jaren als een onafscheidelijk iets met Paramaribo samen genoemd was, en nu voor goed van de rivier zou verdwijnen. Aan boord der „Suriname" was Zaterdagsmiddags eene afscheidsreceptie en dit afscheidnemen werd dien avond gedurende het bal in de societeit voortgezet. Op dit bal waren de commandant en etat-major der „Zeeland" als gasten geïnviteerd en werden zij bij aankomst door het bestuur binnen geleid, en hun door den president der

societeit na een hartelijken welkomstgroet de eerewijn aangeboden.

Door middel der courant was de bevolking medegedeeld, dat er Zondags gelegenheid was op den voormiddag het schip te zien, waarvan door meer dan duizend menschen gebruik werd gemaakt. Van half twaalf tot half twee waren de sloepen in de vaart om de bezoekers wederom terug naar den marinesteiger te brengen. Bovendien hadden vele tentbooten en korialen (lange, smalle prauwen, die aan een giek doen denken) ook steeds bezoekers af en aangebracht.

Een Amerikaansch oorlogsschip, de „Wilmington", was niet lang geleden voor de stad geweest, en had een dag vastgesteld voor bezoekers, waardoor het ontzag, dat het stationsschip steeds ingeboezemd had, veel verminderd was. Gelukkig voor ons prestige echter zagen zij toen een schip met nog meer schoorsteenen, nog meer zoeklichten, nog meer en langere kanonnen en nog meer menschen aan boord.

Met omzichtigheid moest met onze bezoekers omgegaan worden; velen toch raakten geheel de kluts en den weg naar dek kwijt en moesten op hun gemak gesteld worden, daar ettelijken door het geraas der te werk staande hulpwerktuigen beneden, beangstigd geworden waren.

In den namiddag was in den societeitstuin op een zeer geschikten dansvloer, gelegenheid tot dansen voor kinderen van 7—11 jaar, later op den dag voor die van 11—16 jaar en zoo werd langzamerhand bij het later worden ook de gelegenheid tot dansen voor meer ouderen opengesteld en begon voor ons en de officieren der „Suriname", die voor 't laatst aan den wal waren, te 10u wederom een zeer geanimeerd bal, dat zooals gewoonlijk laat in den nacht eindigde.

Den 1en Mei was 't marinestation Suriname opgeheven en voorloopig met het station Curaçao vereenigd, daarom vertrok op dien datum 's morgens te 7 uur Hr. Ms. „Suriname", welke na op St. Thomas gedokt te hebben, naar 't moederland zou terugkeeren. Door allen die iets voor de kolonie voelden, werd dit feit diep betreurd, ook met het oog op het ontzag dat de marine aldaar steeds ingeboezemd had, en wel voornamelijk bij de zoo talrijke vreemde elementen op de verschillende plantages. Algemeen sprak men de hoop uit dat van dezen stap mettertijd teruggekomen zou worden, vooral nu de laatste jaren de kolonie in bloei toeneemt en hare welvaart geheel afhankelijk is van eene snelle toename der bevolking, die men slechts door emigratie van Indische werkkrachten kan verkrijgen. Vele planters en inwoners hebben met groot genoegen den invoer van Javaansche arbeiders begroet. Zij vertelden ons dat velen hunner op den duur liever Javanen dan Hindoe's zagen verschijnen en wel omdat 1°. de Javanen minder spaarzaam zijn en zij het geld zoodoende in circulatie houden, terwijl bij elk schip dat naar Britsch-Indië terugkeert met Hindoe's wier contract om is, er gemiddeld voor *f* 200000 gespaarde gelden aan de kolonie onttrokken wordt;

2°. daar de Javanen, hoewel iets duurder te krijgen en iets minder werk afleverende dan de Hindoe's, van zachtere natuur zijn en dus den planters minder last veroorzaken; en

3°. doordat men bevreesd is voor te veel invloed van het Engelsche element. De Hindoe's n.l. wier contracttijd om is en die zich in de kolonie vestigen, blijven allen Britsche onderdanen en staan als zoodanig onder den Engelschen consul. Doch laten wij terugkeeren tot het vertrek van Hr. Ms. „Suriname".

Na het anker gelicht te hebben, stoomde zij, zooals de stationsschepen steeds bij vertrek deden, eerst de rivier een weinig op langs de stad, passeerde daarbij Hr. Ms. „Zeeland", waarbij op beide bodems gejoeld werd en de muziek der „Zeeland" het volkslied en eenige populaire nummers ten beste gaf. Daarna keerde de „Suriname", hield dicht langs den wal en uitten de opvarenden hunne sympathie voor de aan de rivier verzamelde bewoners door een driemaal krachtig herhaald hoera, toen zij dezen kort langs voorbij stoomden. Huilende stond aan den marinesteiger eene inlandsche oude vrouw, ELISABETH DUTIER, die 15 jaren lang, trouw de marine gediend had als schoonmaakster en bewaarster der keet, als boodschapjongen en snertnimf en somwijlen als postillon d'amour.

Dien dag werd door een paar der officieren een tochtje per tentboot het binnenland in gemaakt en de productieve werken, waarvoor eene leening van 3 millioen is uitgetrokken, in oogenschouw genomen en kregen zij een goed idee van de wijze van reizen en de verschillende communicatie-middelen in 't binnenland. Door eene averij aan de stoombarkas welke hen gesleept had en door den lagen waterstand, waren zij genoodzaakt 's nachts per koriaal terug te keeren en legden zoo pagaaiende ongeveer 26 KM. af.

Dinsdag 2 Mei was vastgesteld voor eene contra-partij aan de ingezetenen van Paramaribo en omstreken. Gelukkig werd ons op den voormiddag door een tiental jonge dames bij 't maken van ongeveer 600 sandwiches de behulpzame hand geboden en behoeft wel niet gemeld te worden dat het dien morgen erg rumoerig toeging. Door de weelderige natuur van Suriname had 't ons niet veel moeite gekost halfdek en kampagne rijkelijk met groen te versieren, terwijl 's avonds de illuminatie, welke voor dezen keer over 't geheele schip was aangebracht, een bijzonder mooi effect maakte tegen den donkeren achtergrond, welke gevormd werd door den dicht begroeiden rechteroever der rivier. Van de vele invitatie's werd druk gebruik gemaakt en 's avonds waren een tweehonderdtal gasten aan boord, die na het schip gezien te hebben zich weder aan dek verzamelden en onder praten en dansen met commandant en etat-major den avond verder passeerden.

Met het servies van glaswerk van commandant, officieren en adelborsten kon men dien avond niet toe, doch hiervan was voornamelijk de te kleine verstrekking aan boord oorzaak.

Op eene zeereis van eenigen duur wordt natuurlijk veel

gebroken, zoodat hier a/b. na 3 maanden het restant der dagelijks in gebruik zijnde artikelen de helft der verstrekking reeds bedroeg, zoodat op verschillende plaatsen bijgekocht moest worden en het servies nu bestaat uit heterogene bestanddeelen. Hier in de koloniën is ook geen voorraad reserve-commaliewant, waaruit aangevuld kan worden, zoodat de aanblik van een gedekte tafel aan boord lang niet fraai is.

Aangezien de onderofficieren aan den wal vele kennissen gemaakt hadden en de onderofficieren der landmacht hun eene danspartij hadden aangeboden, wilden zij ook gaarne een blijk van dankbaarheid geven door hunne vrienden en kennissen aan boord te inviteeren, hetgeen den volgenden dag geschiede en, waartoe de versiering van 't halfdek van den vorigen dag dienstbaar gemaakt werd en ook de illuminatie dien avond nog eens ontstoken werd. Dit feest der onderofficieren was ook een alleszins geslaagd feest te noemen. De reeks feestelijkheden was nog niet ten einde. Donderdag 4 Mei n.l. had de gouverneur wederom een boottocht georganiseerd, nu meer speciaal voor de jongere lui, welke tocht weder den geheelen dag en een groot gedeelte van den nacht in beslag nam. Vrijdag was er een heerenpartij naar de plantage Jachtlust. Zaterdags werd ons een schitterend feest aangeboden door een groot deel der bewoners van Paramaribo en omstreken op fort Amsterdam, gelegen aan de samenvloeiing van Suriname- en Comawijne-rivier. Dit fort was met zijn terreinen geheel geïllumineerd en eigende zich bijzonder voor deze alleraardigste avondpartij. Een twintigtal onderofficieren en minderen waren mede naar fort Amsterdam gestoomd om met hunne vrienden en kennissen in de feestvreugde te kunnen deelen; een paar dansgelegenheden op het terrein en eenige muziekkorpsen droegen hiertoe het hunne bij. Zondag was de laatste dag; er was 's middags muziek voor 't gouvernementsgebouw en 's avonds werd nog eens, doch nu voor 't laatst, genoten van den hartelijken omgang met — en het uitnemende dansen van de Surinaamsche schoonen.

Maandag morgen 7u, terwijl 't schip ging onttuien, maakte de landingsdivisie nog eene militaire promenade door de stad en viel 't ons op, dat alle kennissen der laatste veertien dagen, ondanks de vermoeiende feestdagen, zich de moeite hadden gegeven, vroeg op te staan en toilet te maken, om van de balcons ons vaarwel te groeten en nog eens te kunnen genieten van den aanblik van zooveel gewapende matrozen. Buiten de hier opgesomde officieele invitatie's voor bals, tochtjes en diners, werden wij nog overstelpt met particuliere invitatie's voor huiselijke avondjes, rijtoeren of dinertjes en zal ieder begrijpen, dat Maandagmiddag bij 't vertrek menigeen met kloppend hart en met een bewogen stem een laatste vaarwel van kampagne of andere zichtbare plaats trachtte toe te roepen aan de hun dierbaar geworden bewoners van Paramaribo.

Zoo stoomde weer de „Zeeland" de rivier af, evenals zij 14 dagen te voren gekomen was, onder 't spelen der muziek en

gewuif van handen en zakdoeken, terwijl voortdurend met de vlag de vele saluten haar gebracht beantwoord werden. Bij het lichtschip gekomen werd de loods afgezet en koers gesteld naar Bahia.

Den volgenden morgen 9 Mei op de DW., toen een der stokers naar de stuurmachine ging om deze na te zien, bevond hij dat de stuurkamer tot halve manshoogte onder water stond. Onmiddellijk werd naar de oorzaak een onderzoek ingesteld en de lensleiding van 't achterschip te werk gesteld. Het water zakte dadelijk en aanvankelijk dacht men dat het indringen van water bij den koning van 't roer plaats had, doch dit bleek niet het geval te zijn, waarop de schietkatoenbergplaats geopend werd. Dit compartiment stond vol en na het leegpompen hiervan bespeurde men dat het water aan SB zijde bij den schroefaskoker op een paar plaatsen met geweld naar binnen spoot, hetgeen bij nader onderzoek veroorzaakt werd door 't gebroken zijn van een paar der bouten, waarmede de flens van SB. schroefaskoker op de huid bevestigd zit. De automatische klep in de luchtleiding van munitiemagazijn naar schietkatoenbergplaats had haar dienst gedaan en 't munitiemagazijn was droog gebleven. Door den commandant werd eene commissie benoemd om een onderzoek in te stellen naar den aard der lekkage en haar tevens eenige vragen gesteld en na ingewonnen advies van de commissie besloot de commandant wegens het toenemend lekken van de verbinding van SB schroefaskoker met de huid, te moeten afwijken van zijn instructie en naar het naastbijgelegen droogdok af te houden, ten einde het gebrek nader te onderzoeken en zoo mogelijk te verhelpen. Dientengevolge werd 9 Mei op den voormiddag te $9^3/_4$ uur koers gezet naar Martinique, de schietkatoenbergplaats werd lens gehouden en alle behoeften en eenige stellingen er uit gehaald en plunjehok en broodkamer droog gemaakt, aangezien door de luchtleidingen der stuurkamer daar water was doorgedrongen. Dien morgen bezweek zoover was na te gaan nog een bout, er kon echter gemakkelijk met 72 omw. der machines doorgestoomd worden. Op de EW van dien dag bleek bij het toezicht dat voortdurend in de schietkatoenbergplaats gehouden werd, dat het water steeg ondanks het tewerk staan der lenspomp, hetgeen zijn verklaring vond in 't verstopt raken der zuigopening. Nu werd de schietkatoenbergplaats weer geheel gesloten met het w.d. luik, 't welk echter door den grooten druk van 't water er onder even als den eersten keer niet voldoende sloot en met eenige schoren tegen 't bovengelegen dek beter gesteund moest worden.

Op de HW van den 10en Mei werd de inlaat der schietkatoenbergplaats in de machinekamer opengemaakt en verkreeg men daar een soort overvloei. Een weinig water siepelde mede door de luchtleiding van munitiemagazijn naar schietkatoenbergplaats en werden machinekamer en munitiemagazijn lens gepompt. Zoo werd de reis naar Martinique vervolgd met 72 omw. van SB en ± 80 van BB machine, toen op de EW

van dien dag bij de ronde gemerkt werd, dat zich ook water bevond in de ruimte rond BB schroefaskoker, doch nu vóór 't w.d. schot der schietkatoenbergplaats. Dit water werd verwijderd en 't binnenkomende water in die cel kon men daar met putsen verwerken.

Den 11en Mei DW werd Barbados in 't zicht geloopen en einde van den VM van dien dag peiling van St. Lucia gekregen.

Op den AM werd de Z. en W. kust van St. Lucia langs geloopen en op de PV te 6u15 ter reede van Fort de France op Martinique geankerd.

Den volgenden morgen werden zoo spoedig mogelijk de noodige besprekingen gehouden om in 't dok opgenomen te kunnen worden, echter was hierbij de fortuin niet gunstig, daar er juist een schip in het dok stond en het dok daarna besproken was voor een mailboot, welke reeds ingeschreven was en bovendien volgens de reglementen den voorrang had, even als elk Fransch oorlogsschip. Ook ging veel tijd verloren, doordat bij dat verwisselen van schepen steeds stapelblokken veranderd moesten worden. Door dit alles te zamen kon de „Zeeland" eerst den 25en Mei in het dok, doch door de tusschenkomst van den gouverneur, die permissie gaf, dat men de beide Pinksterdagen in 't dok werkte, werd het in 't dok gaan vervroegd tot den 23en.

Maandag 15 Mei, toen de „Zeeland" nog ter reede lag, ankerde op den AM de Fransche kruiser „Cecile" nabij ons. Aan boord der „Cecile" woei de vlag van den Schout-bij-nacht, Commandant van het Transatlantische eskader, welke vlag bij 't ter reede komen der „Cecile" gesalueerd werd en welk saluut onmiddellijk werd beantwoord. Na het wisselen der officieele bezoeken werden ook longroomvisites gemaakt, waar, bij een dier gelegenheden, wij wederom 't medelijden van onze buitenlandsche collega's opwekten, door onze warme, onpractische tropische kleeding. Hunne wellevendheid belette, dat onze witte petten hun lachlust opwekten, slechts zeide een hunner: mais ça n'est pas de l'uniforme, n'est-ce pas? en toch was genoemde pet geheel model. Gedurende ons verblijf te Fort de France zagen wij elkaar nog al eens; zoo hadden wij gezamenlijk een pic-nic naar een zeer mooi dal op ongeveer 2u afstand, voor latere bezoekers ten zeerste aanbevolen, n.l. naar de fontaines de Didier, wat een wandeling is met op 't laatste gedeelte prachtige gezichten. Voor een fietstocht is dit minder aanbevelenswaardig dan op andere gedeelten. Eenigen tijd na de kennismaking met de officieren der „Cecile" kregen wij eene invitatie voor een diner daar aan boord, hetwelk zeer gezellig en opgewekt was. Daar de officieren reeds wisten, dat wij geen witte uniform hadden en in de zoo beruchte „planken jas" zouden verschijnen, hadden onze gastheeren voor ieder een witte jas gereed gelegd, waardoor 't genot van 't samenzijn nog meer verhoogd werd. Eenige dagen later hadden wij het genoegen onze gastheeren bij ons aan tafel te zien en verleende

daarbij de door ons aangeschafte electrische fan, welke bij de Amerikaansche marine voor elke hut verstrekt wordt, uitnemende diensten. Van de „Cecile" kregen wij slechts een oppervlakkigen indruk, toch merkten wij natuurlijk dadelijk op, dat bij haar de spuipijpen tot de waterlijn waren doorgetrokken en het scheepsboord daardoor zonder vuile vlakken en strepen was, 't welk bij witte schepen direct 't uiterlijk aanzien schaadt. Eveneens leek ons zeer practisch toe een petroleummotor aan dek voor de dynamo's, waardoor de „Cecile" ter reede vertoeven kon zonder stoom in een der ketels. Zij had hiervoor 50 ton petroleum aan boord. Het machinekamer-personeel daar aan boord telde totaal 152 personen, waarvan 18 serg.-majoor-stokers en 25 sergeant-stokers, verder waren daar 4 officieren-machinist, waarvan een chef van de machinekamer en drie officieren-machinist chefs der wachten in de machinekamer.

Eenige dagen voor het in het dok gaan der „Zeeland" moest zij in de nabijheid van 't etablissement meeren, opdat er eenige opmetingen verricht konden worden in verband met het plaatsen der stutten. Hiertoe werd achter het fort St. Louis gemeerd, alwaar ook de drie Spaansche oorlogsscheepjes lagen, welke wij reeds bij ons vorig bezoek hier opgemerkt hadden.

Den 23en gingen wij in het dok en het dokken ging zeer nauwgezet. Een duiker overtuigde zich van den stand der stapelblokken, nadat het dok zoover leeg gepompt was dat de „Zeeland" de blokken juist raakte, zette daarna de kimstutten en later de stutten onder 't oploopende gedeelte der kiel vóór en achter. Natuurlijk dat zulks lang ophield, doch de zuigpompen van 't dok hadden een groote capaciteit, jammer echter, dat tijdens het leegpompen 't schip niet schoon gemaakt kon worden, daar het water niet verontreinigd mocht worden uit vrees voor onklaar loopen der pompen — (wij vernamen dat men bezig is die pompen door centrifugalen te vervangen).

Toen het dok eindelijk geheel leeg was, kon men den omvang der noodige reparaties overzien. Bij nader onderzoek bleek, dat aan stuurboordzijde verscheidene bouten, welke de flens van den schroefaskoker aan de huid bevestigen, gebroken waren, dat eveneens aan B.B.zijde, doch daar aan de vóórzijde der flens eenige bouten gebroken waren en dat, toen de schietkatoenbergplaats schoongemaakt werd, er meerdere bouten losraakten door de aanraking met den bezem. In 't geheel hadden wij toen aan stuurboord 16, aan B.B. 7 gebroken bouten, waar gedurende het aanbrengen der nieuwe bouten nog eenige bij kwamen. Aan S.B.zijde was de flens van den schroefaskoker ± 1 cM. afgeweken over ongeveer 1½ M. lengte en werd tusschen flens en huid een kies ter opvulling geplaatst. Aan BB zijde was te voren reeds geconstateerd dat waarschijnlijk het gat in de huid voor den schroefaskoker wat te groot genomen was, aangezien men daar een mes er tusschen kon krijgen en mede water binnen gekomen was. De bouten welke bezweken waren, hadden alle een breuk op de afscheiding van huid en flens, hetwelk mogelijk

zijn oorzaak heeft gehad in galvanische werking daar ter plaatse, of aan trillingen en wringing op die hoogte moet toegeschreven worden of wel aan beide oorzaken te zamen. In het bestek dezer kruisers staat wel is waar dat genoemde schroefaskokers van gietstaal moeten zijn en de bevestiging moet geschieden met stalen bouten, doch schijnt de fabriek „de Schelde" hiervan te hebben mogen afwijken en ze te hebben mogen leveren van gegoten brons met metalen bouten.

Een eigenlijke reparatie-werf behoort niet bij het dok thuis, doch moet men de hulp inroepen der Cie G^le^ Transatlantique, welke maatschappij hier een vrij goed ingericht etablissement heeft. Het schoonmaken en schilderen buiten boord werd aanbesteed bij een soort baas, terwijl de reparatie geschiedde door personeel der gemelde Stoomvaart M^ij^. Deze werkten hier aan boord elken dag en eens om de twee nachten. Den laatsten dag der reparatie begaf zich wederom een der oude bouten en toen werd besloten alle bouten te vernieuwen, 't geen nog een dag langer oponthoud gaf.

Den 1^en^ Juni waren wij geheel gereed met de reparatie en werd het water in 't dok toegelaten, waarbij bleek, dat wel is waar nog eenig water doortraande, doch was zulks voorzien en werd er nog wat gecementeerd. Den volgenden morgen werd het dok verlaten en naar de reede gestoomd en daar in de nabijheid der „Cecile" geankerd, alwaar ook eenige dagen te voren de stationskruiser „Sfax" aangekomen was. Dien dag werden de rekeningen gesloten en hadden de dokkosten bedragen ± 24000 francs en de reparatie zelve ongeveer 3800 francs. De dokkosten zijn, zoo men ziet, zeer hoog. Om er toegelaten te worden betaalt men 2 fr. per ton, terwijl voor 't stutten en meeren nog 0.92 franc geëischt wordt en de huur van elken volgenden dag 50 centimes per ton beloopt. Oorlogsschepen hebben 25% korting. Tijdens het verblijf in het dok hadden wij een prachtige gelegenheid om de equipage te laten zwemmen en waren er verscheiden leeken op dat gebied, die daar zwemmen leerden, zoodat er nu weinig opvarenden zijn, die deze kunst niet machtig zijn.

De baai schonk zeer schoone gelegenheid tot zeilen, men heeft er weinig of geen stroom en een goed doorstaande passaat; dagelijks werd dan ook met een of meer sloepen door officieren en adelborsten gezeild. Liefhebbers van wandelen kunnen op Martinique hun lust botvieren, in alle richtingen zijn er fraaie tochten te maken, welke zeer de moeite loonen.

Beide condensors hebben op Martinique weder een keer reden tot klagen gegeven, daar er, zooals zoo vaak plaats had, weder een condensorpijpje lek werd.

Wij verzuimden nog te vermelden, dat de gouverneur een lunch aanbood aan de commandeerende officieren en eenige onder hen dienende officieren der Fransche, Spaansche en Hollandsche oorlogsschepen, waarbij ook de aartsbisschop aanzat. Op de invitatiekaart stond gedrukt „tenue en blanc".

Aan dit gedeelte der uitnoodiging kon door de Hollandsche officieren geen gevolg gegeven worden en wederom verschenen zij in hun laken jas.

Ter reede liggende zagen wij aan boord der Fransche schepen nog al eens vaak oefenen; zoo zagen wij eene algemeene oefening zeilen en roeien, waarbij het ons opviel dat het zeiltuig (een soort „torentuig") licht en zeer handelbaar was en de sloepen er veel vaart mede liepen en er zeer gemakkelijk mede gemanoeuvreerd kon worden. Het was ons trouwens reeds opgevallen dat hunne sloepen veel lichter van constructie waren dan die bij ons, welke zoowel voldoen moeten voor gewapende-sloependienst als voor hardroeien bij feestelijke gelegenheden. Men schijnt bij de Franschen dus niet alle sloepen in te richten voor een dienst, welke in Europa zelden of nooit zal noodig zijn en in de Koloniën een enkelen keer tot zijn recht zal kunnen komen.

Gepassagierd werd a/b. der „Cecile" afdeelingsgewijze en de equipage verdeeld in 4 afdeelingen, terwijl het passagieren gedurende den nacht alleen den eersten keer na aankomst op een reede plaats had. De communicatie met den wal was niet zoo vrijgevig als bij ons op de meeste schepen gebruikelijk is, daar slechts een beperkt aantal vaste sloepen per dag voeren. Eenigen tijd voor 't vertrek van een vaste sloep werd aan boord een signaal geblazen, opdat men zich gereed zoude houden. Voor de leden van den etat-major waren evenmin tusschentijds sloepen beschikbaar gesteld en werd bij hen steeds „zeewacht" gedaan.

(*Wordt vervolgd*).

EEN WEDERWOORD.

De heer F., in „Het Centrum" van 23 Maart mijn boekje „De Nederlandsche Marine" besprekend, opperde tegen „de beschouwingen, waarin ik trad" bezwaren, die ik niet onbeantwoord meende te mogen laten. Die bezwaren immers hadden geen betrekking op eenige min of meer onjuiste uitdrukkingen of opgaven, maar waren ingebracht tegen mijn — overigens zeer kort — betoog, dat — torpedomaterieel en onderzeesche vaartuigen buiten bespreking latend — slechts pantserschepen en beschermde kruisers werkelijke gevechtswaarde bezitten, en onbeschermde ijzeren of houten schepen in een zeegevecht niets beteekenen. De Redactie van „Het Centrum" had de welwillendheid mijn antwoord in haar geacht blad (2 April) te plaatsen en voegde er tevens het wederwoord van den heer F. aan

toe. In dit wederwoord in geen enkel opzicht kunnende berusten, zond ik aan „Het Centrum" nogmaals een stuk ter plaatsing, dat echter, om zijn omvang, voor de kolommen van het blad minder geschikt scheen.

Met zeer gewaardeerde welwillendheid verleende de Redactie van het „Marineblad" mij, op mijn daartoe gedaan verzoek, gastvrijheid, en stelde mij in de gelegenheid mijn — thans eenigszins vergroot — antwoord in haar zeer geacht tijdschrift te plaatsen, waarvoor ik haar hartelijk dank zeg.

Uit de geschiedenis van de zeeslagen van Cavite en S. Jago had ik de gevolgtrekking gemaakt, dat, in een toekomstigen zeeoorlog, slechts van pantserschepen of pantserdekschepen werkelijk heil te wachten is en de onbeschermde schepen als geheel waardeloos moeten worden beschouwd.

Naar aanleiding van deze bewering betuigde de heer F. zijn leedwezen, dat „het rapport van admiraal Sampson niet in het boekje wordt aangetroffen" en verweet mij later, dat ik verzuimde „de gronden aan te voeren" voor mijne bewering, dat het rapport der *commissie*, door dien admiraal benoemd, het rapport van den admiraal zelven in waarde en belangrijkheid verre overtrof. Er mocht echter waarlijk wel ondersteld worden, dat het aanvoeren dier gronden voor iemand, die beide stukken kent, vrijwel overbodig zou zijn. Immers het stuk van admiraal Sampson is niet anders dan een rapport door hem uitgebracht, over het vernietigen van het Spaansche eskader zonder meer. Het behelst eene opgave van de ligging der Amerikaansche schepen, van het uitkomen der Spaansche en eene loftuiting op de „Gloucester". Voorts vermeldt het, het zinken van de „Furor" en de „Pluton", het waarschijnlijk in brand zetten van de „Maria Theresia" en de „Oquendo" en bepaalt zich verder tot het bloot vermelden van enkele andere feiten zonder conclusies te trekken. De taak der door adm. Sampson benoemde commissie was het, den toestand der overwonnen Spaansche schepen na het gevecht te onderzoeken, na te gaan hoe dikwijls, waar, door welke granaten zij werden getroffen enz., om daaruit conclusies te trekken, dienstig voor een eventueelen zeeoorlog. Het is dan ook dit *commissie-rapport*, dat door velen — te recht of ten onrechte — wordt aangevoerd.

Wat blijkt nu uit dit rapport?

I. Het groot weerstandsvermogen van het pantser, dat de Spaansche schepen in staat stelde geruimen tijd het gevecht uit te houden, als er ten minste van hun kant van een gevecht sprake kan zijn geweest. Was de bemanning dier schepen beter geoefend, hadden de Spaansche kruisers de snelheid, waarvoor zij te boek stonden, werkelijk kunnen bereiken, waren de kanonnen der Spanjaarden niet zoo goed als geheel onbenut gelaten, dan zou de overwinning der Amerikanen in geenen

deele zoo zeker, en volstrekt niet zoo gemakkelijk geweest zijn. Dat de Spaansche schepen zoolang tegen de overmacht konden strijden, dankten zij aan hun pantser; dat ze verloren gingen, was te wijten aan de zoo juist genoemde oorzaken, en zeer juist is de opmerking van het „Marineblad", dat de overwinning niet behaald is op de schepen maar op hun personeel, dat de stukken heeft verlaten en niet met de vereischte kalmte en overleg den brand heeft bestreden. De schepen, die toen op den wal zijn gezet, hebben daar rustig kunnen uitbranden; de torpedo's zijn ontploft evenals de munitiebergplaatsen, en eerst nadat al deze verwoestingen hadden plaats gehad, zijn de photografieën genomen, die ons een verward net van ijzerwerk vertoonende dekken, omgeslagen masten en uit elkaar gevlogen huiden te aanschouwen geven.

Een pantserschip „reddeloos en krachteloos" maken [1]) zal wel altijd tot de mogelijkheden blijven behooren. Een torpedo in eigen schip ontploft, een mijn gesprongen onder de kiel, een patroon van zwaar kaliber in den geschuttoren ontladen, een buitenboord-kraan opengelaten, ziedaar al te maal oorzaken, die ook het krachtigste pantserschip kunnen ontredderen, en waaraan ook de onbeschermde schepen zijn blootgesteld. Maar..... hierover gaat de quaestie niet. De vraag is, of in een strijd tusschen gepantserde en ongepantserde vaartuigen deze laatsten ooit kunnen overwinnen, al zijn ze ook tot een artillerie-divisie vereenigd. En dan leert de ervaring, dat laatstgenoemde schepen onmogelijk kunnen overwinnen, omdat hunne kanonnen den *voldoend* gepantserden tegenstander niet kunnen deren, terwijl de onbeschermde schepen, wier bewegingen door de gemakkelijk te richten kanonnen van het pantserschip kunnen worden gevolgd, één voor één in den grond zullen worden geboord, omdat de uitwerking der projectielen door niets wordt belemmerd.

De heer ENGELBERTS maakt in „Het Vaderland" melding van de proeven, die in Frankrijk zijn genomen met de onbeschermde „Dragonne" [2]) (een in 1885 gebouwde torpedo-aviso van 410 ton, met een snelheid van 18 mijl), waarbij uit een korten vuurmond van 15.5 cM. op een oud schip de „Panama" 38 schoten werden gelost, waarvan 21 doel troffen, tengevolge waarvan de „Panama" zonk.

M. i. vallen hieruit geheele andere conclusies te trekken, dan de heer E. verwacht, n.l.:

---

1) Men leze het hoofdartikel in »Het Vaderland", 9 Mei 1899: Slagschip en artillerie-divisie, door den heer W. M. ENGELBERTS.

2) Overigens schijnt alles wat op de »Dragonne" betrekking heeft met een waas van geheimzinnigheid omhuld. De Redactie van »Armée et Marine" antwoordde den 21sten Mei 1899 op eenige haar gedane vragen over de »Dragonne" en de »Foudre": Ces deux questions intéressent trop particulièrement notre défense nationale pour que nous puissions donner de la publicité à leur solution.

1e. de groote waarde van het pantser, omdat de „Panama" zonk, wijl zij niet gepantserd was;

2e. de geringe waarde van den korten vuurmond van 15.5 cM., die 21 raakschoten noodig heeft om een oud wrak schip te doen zinken.

Als dus de vice-admiraal Mac Leod in „het Nieuws van den Dag" van 19 October, naar aanleiding van het gevecht voor Cavite en S. Jago de noodzakelijkheid van het pantser demonstreerde, dan heeft zijn pantserschip volstrekt geen schipbreuk geleden, gelijk de heer Engelberts in „Het Vaderland" van 9 Mei wel gelieft te zeggen, maar heeft het glansrijk weerstand geboden aan de stormen, die in Kamer en Dagbladen er tegen zijn opgestoken, is het door geen artillerie-divisie gedeerd, en zal, dra gevolgd, naar wij hopen, door hare vier zusterschepen, hoog houden de Nederlandsche vlag, een krachtige bescherming zijn van ons dierbaar vaderland.

Het besluit des Ministers, dat de „van Speijk" van de lijst van Hr. Ms. schepen zal worden afgevoerd, is dan ook alleszins toe te juichen. In deze volgt de Minister het voorbeeld door alle zeemogendheden — Amerika niet uitgesloten — gegeven. Vooral dat de Amerikaansche regeering, [1] ten wier dienste in de eerste plaats de commissie, met het onderzoek der overwonnen Spaansche schepen belast, haar rapport uitbracht, den bouw van zware pantserschepen voortzet, is wel een overtuigend bewijs, dat uit den slag voor S. Jago kracht en noodzakelijkheid van het pantser gebleken is.

Het aanbouwen van pantserschepen door de groote zeemogendheden mag wel degelijk als een bewijs voor hunne deugdelijkheid worden aangemerkt. Men mag immers niet veronderstellen, dat aan het hoofd van alle marine-ministeriën in Europa, Amerika en Japan, personen zijn geplaatst, die van marinezaken niet het minste begrip hebben, die ten koste van millioenen hun land verrijken met onbruikbaar overtollig materieel! Daarom gaat het niet aan te schrijven zooals de heer Engelberts op eenigszins insinueerende wijze doet: [2] „maar „dat de geachte schrijver dit [3] als bewijsmateriaal aanvoert om „de juistheid van zijn zienswijze te staven, doet mij meer eerbied „koesteren voor de mate van zijn goed vertrouwen, dan voor „de scherpte van zijn critischen blik en de zelfstandigheid van „zijn oordeel. Meer wil ik er niet van zeggen."

Bestaat de zelfstandigheid van oordeel dan in het à tort et à travers doorzetten van een eenmaal gevormde meening en is de scherpte van een critischen blik uitsluitend het eigendom van iemand, die zich bijna alléén tegenover anderen plaatst?

---

1) De 16 in aanbouw zijnde 30 mijls torpedojagers zijn zelfs van een pantserdek van 50 mM. voorzien.

2) »Het Vaderland" van 9 Mei.

3) D. i. het aanbouwen van pantserschepen door alle mogendheden.

Uit het commissie-rapport blijkt:

II. De groote uitwerking der kanonnen van zwaar kaliber. Wij lezen immers, dat op de „Maria Theresia" de granaten van het *zwaardere* geschut de meeste schade aanbrachten. Een 20 cM. granaat trof het schild van het tweede 14 cM. kanon en sprong er achter. Volgens de commissie moet de uitwerking van deze granaat in de nabijheid van het springpunt ontzettend geweest zijn. Een 20 cM. granaat trof het batterijdek onder den achtertoren en sprong wat verder, de uitwerking hiervan moet bijzonder groot geweest zijn, alle menschen in dat deel van het schip moeten gedood of zwaar gewond zijn. Twee treffers van 30 cM. granaten scheurden aan B.B.-zijde de dekbalken geheel af en vernielden alles in den omtrek. Op de „Oquendo" bewezen de 20 cM. granaten hoe groot hunne uitwerking is; één trof het torenopperdek van den voortoren in den hoek van de geschutspoort en sprong in den toren, alle bedieningsmanschappen die zich daar bevonden doodend en het stuk buiten gevecht stellend. De „Viscaya" kreeg de meeste treffers van het middelbaar snelvurend geschut en uit de 20 cM. kanonnen.

Deze opgaven zijn ontleend aan het „Marineblad", dat in den XIII^en jaargang, blz. 892 en vlg. een vertaling, beter gezegd, een vertaald uittreksel geeft van het commissie-rapport, voorkomend in „Scientific American" van 10 Sept. 1898. De geachte heer F. beweert nu in „Het Centrum", „dat deze vertaling niet geheel juist is." De lezer oordeele of de heer F. recht heeft dit te beweren. ZEd. haalt twee conclusies aan, waarvan er één voorkomt in het „Marineblad", terwijl de andere niet in genoemd tijdschrift is opgenomen. Vergelijken wij nu eens zijne vertaling met die van het „Marineblad."

De heer F. (1899).	„Marineblad" (1898).
Geladen torpedo's boven de waterlijn leveren een groot gevaar op, en moeten op deze wijze niet anders dan op torpedobooten worden gebruikt.	Geladen torpedo's boven de waterlijn leveren een groot gevaar op, en moeten op deze wijze niet anders dan op torpedobooten worden gebruikt

De andere conclusie, welke de geachte heer F. aanhaalt en die niet in het „Marineblad" voorkomt, luidt: „De waarde van batterijen met snelvuurgeschut kan niet te hoog worden geschat." Het kan echter der Redactie van het „Marineblad" in geenen deele worden verweten, dat zij deze conclusie niet heeft vermeld, waar zij bij den aanvang van haar artikel schrijft: „vinden wij het volgende *o. m.* [1]) opgenomen." Daarenboven kan eene niet bestaande vertaling onmogelijk eene „onjuiste" vertaling zijn.

Vermoedelijk dan ook berust de meening, dat de vertaling

1) De cursieveering is van ons.

van het „Marineblad" onjuist is, niet op eigen waarnemen, maar op een artikel van den heer ENGELBERTS, voorkomend in „De Telegraaf" van 12 December 1898, waarin ZEd. tracht aan te toonen, dat de Redactie van het „Marineblad" „het rapport wat „vrij heeft vertaald, meer in den geest zooals zij waarschijnlijk „het gaarne gelezen had, dan het feitelijk luidt."

De door den heer ENGELBERTS gewraakte passage luidt in het „Marineblad" blz. 895, aldus: „Hierbij (d. i. het springen „van een 20 cM. granaat in den geschuttoren op de „Oquendo") wordt het gevaar aangetoond, dat ontstaat door het aanbrengen „van een te licht pantser." In het oorspronkelijk stuk staat voor laatstgenoemd woord „shield", en al is nu de vertaling van „shield" door pantser niet taalkundig juist, toch kan deze voor den deskundigen lezer geen aanleiding geven tot misverstand in het onderhavige geval, daar het woord „pantser" hier wordt gebezigd om het begrip „bescherming" van het geschut uit te drukken, zooals uit den geheelen samenhang blijkt.

Wat nu deze tweede (in het rapport derde) conclusie betreft: „De waarde van batterijen met snelvuurgeschut kan niet „te hoog worden geschat"..... daar is zeker niemand die deze bestrijden zal, maar genoemde conclusie mag geenszins aanleiding geven om de waarde der kanonnen van zwaar kaliber te verkleinen.

Van hoeveel waarde de kns. van zwaar kaliber zijn, blijkt o. a. uit de proefnemingen door vier groote Fransche pantserschepen gehouden, waarbij als doel diende de oude drijvende batterij „Arrogante".

„De vier pantserschepen stoomden achter elkander. Bij het „eerste voorbijstoomen, op ± 3000 M., werd de „Arrogante" in „den grond geboord; een begin van brand werd door een 34 cM. „granaat veroorzaakt, doch dadelijk daarop trof nog zulk een „granaat het schip, waardoor het wegzonk. Verder werd er op „schijven geschoten....., vooral het vuur uit de 34 cM. kns. gaf „veel treffers".

Van de noodzakelijkheid der zware kanonnen voor pantserschepen zijn de zeemogendheden dan ook zóó overtuigd, dat deze nog voortdurend op de geprojecteerde schepen worden opgenomen. Nu schrijft de geachte heer F. wel, „dat men in „Amerika er zeer sterk aan denkt, om de kns. van 33 cM. te „vervangen door vuurmonden van 20 cM. kaliber"....... maar de quaestie is: WIE denkt er in Amerika zoo sterk aan? Feit is het, dat de nieuwe slagschepen „Kearsage" en „Kentucky", die 1 Juli gereed moeten zijn, als hoofdbewapening hebben IV kns. van 33 cM., „Wisconsin", „Alabama", „Illinois" zullen eveneens IV kns. van 33 cM. bezitten.

De heer G. in „De Amsterdammer" van 16 April (Weekblad) de kanonnen van zwaar kaliber bestrijdend, en in geenen deele ingenomen met de II 24 cM. kns. op de „Koningin Regentes", geeft een vergelijking tusschen drie nieuwe Amerikaansche oorlogsschepen en de „Koningin Regentes".

„Maine", „Missouri", „Ohio".	Nederl. Pantserschepen, type „Koningin Regentes".
Waterverplaatsing: pl. m. 13000 ton.	Waterverplaatsing: pl. m. 5000 ton.
Snelheid: 18 mijl.	Snelheid: 16 mijl.
Bewapening:	Bewapening:
2 Kanonnen van 30 cM.,	2 Kanonnen van 24 cM., genaamd 24 cM. snelv.
14 à 16 kanonnen van 15 cM., snelvuur.	4 Kanonnen van 15 cM., snelvuur.
20 Kanonnen van 5.7 cM., snelvuur.	8 Kanonnen van 7.5 cM., snelvuur.
6 Kanonnen van 3.7 cM., snelvuur en kleiner kaliber.	4 Kanonnen van 3.7 cM., snelvuur.
	Enkele revolverkanonnen.

Hieruit zou vooral moeten blijken, dat, naar verhouding, de „Koningin Regentes" met te veel zwaar en met te weinig middelbaar geschut is bewapend. De geachte inzender maakt zich echter, juist wat het hoofdpunt betreft, aan geen kleine vergissing schuldig: er zijn **IV** kns. van 30.5 cM. en niet **II** van 30 cM. aan boord van genoemde Amerikaansche schepen opgesteld. Ook is de opgave der snelheid foutief, zij loopen geen 18 mijl, maar evenals de „Koningin Regentes", 16 mijl.

Doch daarenboven kan er van een vergelijking dezer Amerikaansche schepen met de „Koningin Regentes" geen sprake zijn, wijl hunne waterverplaatsing ruim twee en een half maal zoo groot is, en de „Koningin Regentes" vooral rekening houden moet met een zeer beperkten diepgang (57 dM.). Vergelijken wij echter de moderne oorlogsschepen, in verschillende landen gebouwd, die vergeleken kunnen worden, met de schepen type „Koningin Regentes", dan zien wij tusschen die schepen eene zeer groote overeenkomst.

De Oostenrijksche pantserschepen in tonnen deplacement „Koningin Regentes" met ± 600 ton overtreffend en in 1896 van stapel geloopen: „Monarch", „Wien", „Budapest" voeren IV kns. van 24 cM., VI kns. van 15 cM.

De Russische pantserschepen in 1894 gebouwd, ± 800 ton minder deplacement hebbend dan de „Koningin Regentes": „Senjavin" en „Usakov", zijn bewapend met IV kns. van 25 cM. en IV van 12 cM., „Apraxin" en „Butakov" hebben III kns. van 25 cM. en IV kns. van 12 cM.

Men ziet hieruit, dat onze nieuwe schepen, wat de bewapening betreft, in niets voor de moderne schepen van het buitenland behoeven onder te doen. Ware het mogelijk geweest met behoud van het type, het middelbaar snelvuurgeschut te vermeerderen door b.v. midscheeps, liefst op een kleinen uitbouw, nog II kns. van 15 cM. te plaatsen, waarmede van recht

vooruit tot recht achteruit zou kunnen worden gevuurd, dan zou het schip zeer zeker in gevechtswaarde hebben gewonnen, maar, gelijk boven reeds gezegd is, er moet rekening worden gehouden bij den bouw van een schip met alle mogelijke omstandigheden, met diepgang, snelheid, kolenberging en met het doel, waarvoor het is bestemd. Is het plan eenmaal vastgesteld, en met het bouwen van het schip een aanvang gemaakt, dan is het eene onmogelijkheid een ingrijpende verandering daarop te doen plaats hebben.

Daar heerscht bij velen, die niet onmiddellijk tot de marine behooren, de meening, dat men naar willekeur een of meerdere kanons van middelbaar kaliber aan boord van een oorlogsschip plaatsen kan. Niets minder waar dan dit. Veronderstellen wij, dat op de schepen type „Koningin Regentes" nog II snelvuurkanons van 15 cM. met schild zouden worden geplaatst, dan zou dit een gewichtsvermeerdering geven van 31640 KG. [1]), dus dus een grooteren diepgang van ± 3.15 cM. Doch hierbij zou het niet blijven. Er zouden moeten worden meegenomen 300 patronen, voor welke een aanzienlijke plaatsruimte zoude moeten worden gemaakt. Vervolgens zouden de meerdere bedieningsmanschappen ieder 3.83 M^3 woonruimte vragen, daar moest meer proviand enz. worden meegenomen. Dit alles te zamen zou een grooteren diepgang tengevolge hebben, en daar de machines voor een bepaalden diepgang zijn berekend, zouden ze moeten worden versterkt, wilde een vaartsnelheid van 16 mijl behouden blijven, men zou meer plaatsruimte noodig hebben voor brandstof..... und kein Ende. Wel is het te betreuren, dat het zeer lichte geschut van 3.7 cM. niet op 4.7 of 5 cM. is gebracht. Dit had zeer goed kunnen zijn geschied, zonder dat daardoor eenige verandering van ingrijpenden aard was veroorzaakt.

Ten laatste haalt de geachte heer F. in het „Het Centrum" nog drie gebreken aan van het nieuwe pantserschip:

1°. „Het ontworpen pantserschip heeft *lanceerinrichtingen* „zoowel *boven* als onder water."

Dit is door den heer F., minstens genomen, zeer onjuist uitgedrukt. Het schip heeft geen lanceerinrichtingen boven water. Het heeft er twee onder en één boven water. Deze laatste kon zonder veel verhooging van kosten vóór aan het schip worden aangebracht, en is, omdat de „Koningin Regentes" in de zijden toch twee onderwaterlanceerbuizen heeft, in den striktsten zin noodzakelijk voor het schip te noemen. Zij kan dus bij gevaarlijke gelegenheden onbenut worden gelaten, om bij gunstige oogenblikken te worden gebruikt. Over deze boeg

---

1) Op blz. 62 van »De Nederlandsche Marine" is geschreven, dat een 15 cM. kn. met stalen schild pl. m. 10 ton weegt. Dit is gezegd van het 15 cM. kn. no. 1. Hier is sprake van het 15 cM. kn. no. 3, met verzwaard schild.

lanceerbuis is reeds veel geschreven en gesproken, maar een zeer belangrijke factor werd vaak niet geteld, dat n.l. de bewaarplaats van de *torpedo's* **onder** het pantserdek is, dat *van daar uit* de torpedo in een minimum van tijd naar boven wordt gebracht en dus een zeer kort oogenblik slechts aan het vijandelijk vuur is bloot gesteld.

2°. „De bedieningen van de snelvuurkanonnen zijn aan de „achterzijde niet beschermd."

Slechts barbetten of geschuttorens zijn in staat afdoende bescherming aan het opgestelde geschut en daarbij behoorende manschappen te verleenen. De twee 24 cM. kanonnen zijn in dusdanige barbetten geplaatst op het voor- en achterschip. De snelvuurkanonnen konden onmogelijk in zulke torens worden geplaatst wegens de groote gewichtsvermeerdering, meerdere plaatsruimte enz., die daarmee zouden zijn gepaard gegaan. Toch moet men toegeven, dat de bescherming der snelvuurkanonnen op de „Koningin Regentes" bij vroeger veel, zeer veel is verbeterd. Was de dikte van het schild van de 15 en 7.5 cM. snelvuurkanonnen op de „Kortenaer" aan de voorzijde, zijkant en dekplaat 12 mM., op de „Koningin Regentes" zullen de front-, zij- en dekplaten van genoemde kanonnen eene dikte hebben resp. van 100, 50, 25 mM. De gewichtsvermeerdering [1]) op een compleet opgesteld kanon van de „Koningin Regentes" van 15 en 7.5 cM. bedraagt dan ook resp. 63 % en 110 % van die van de „Kortenaer". Een uitmuntende verbetering dus! Met het oog op de gewichtsvermeerdering enz. was 't niet mogelijk de bescherming nog meer afdoende te maken. En 't is veel beter, dat de zij- en de frontplaten van voldoende dikte zijn, dan dat door het aanbrengen van een achterpantser de zij- en frontplaten, die het meeste van het vijandelijk vuur hebben te lijden, in dikte zouden moeten worden verminderd. *Geen* pantser is hier beter dan *te licht* pantser, en het zal altijd tot de zeldzaamheden blijven behooren, als door het terugspringen van de scherven de manschappen zullen worden gewond of het stuk ontredderd.

3°. „De munitievoorraad is niet oordeelkundig verdeeld." Uit de vuursnelheden (die voor het kn. van 24 cM. 20 schoten, voor het kn. van 15 cM. 90 schoten en voor het kn. van 7.5 cM. 225 schoten in het half uur bedragen) en uit de munitieverdeeling (75 schoten per kn. van 24 cM., 150 schoten per kn. van 15 en 7.5 cM.) trekt de geachte heer F de volgende wáár schijnende, doch valsch zijnde conclusie: [2])

„Terwijl met de kanonnen van 15 cM. en 7.5 cM. resp. 4½ „en 11 maal zoo vlug kan worden gevuurd als met het kanon

---

1) Aldus de luitenant ter zee J. M. W. KUIJL in »Eene Marinestudie" op blz. 25.

2) Deze conclusie werd ook reeds gemaakt door ALEX in het »Handelsblad" van 6 Dec. 1898.

„van 24 cM., is de munitievoorraad slechts tweemaal zoo groot. „Hierdoor bestaat de kans, dat het groote voordeel der snelvuur-„kanonnen niet tot zijn recht komt. Wat geeft het of men zeer „snelvurende kanonnen aan boord heeft, als men niet over de „noodige munitie beschikt"?

Deze conclusie door den heer F. getrokken, mag wel eenigszins oppervlakkig worden genoemd. Terwijl immers de kns. van 15 cM. eerst op 850 M. het vermogen hebben een nikkelstalen plaat van 15 cM. te doorboren, kunnen de 24 cM. kns. dit reeds op een afstand van 6900 M. De kns. van 24 cM. kunnen dus reeds gebruik maken van hunne projectielen op een afstand van 3.5 mijl, als de 15 cM. snelvuurkanonnen òf werkeloos moeten blijven of hunne munitie verspillen.

Stellen wij eens de snelheid van een in strijd komend pantserschip op 10 à 11 mijl, dan zullen de 24 cM. kns. reeds een derde van hunne munitie hebben verbruikt, als uit de vuurmonden van 15 cM. nog geen schot is gelost.

Daarenboven, hoe dikwijls zal het noodzakelijk kunnen zijn voor een schip, op verren afstand van het te beschieten doel te blijven, als dus alleen de kanonnen van zwaar kaliber kunnen worden gebruikt? Wat gezegd is van de 15 cM. kns. geldt a fortiori van de 7.5 cM. kns.

Slotsom: De munitievoorraad is zeer oordeelkundig verdeeld, omdat de kanonnen van zwaar kaliber naar verhouding der vuursnelheid, over meer munitie moeten kunnen beschikken, dan de kanonnen van licht of middelbaar kaliber.

Ik eindig met het herhalen van de woorden van den heer Kuyl in zijne interessante „Marinestudie": „De tegenwoordige „minister van marine gaf, door de invoering van zijn type van „pantserschepen als de „Koningin Regentes", een stoot in de „goede richting. Wel vermeerderde de grootte en de kostbaarheid „dier schepen, maar men krijgt meer oorlogswaarde voor het „geld der belastingbetalenden en veel betere bescherming voor „de bemanning, nu het zwaar geschut in gesloten torens wordt „opgesteld, de koepelschilden van het middelbaar snelvuurge-„schut dikker zijn geworden, de munitiekokers gepantserd zijn, „en het aantal onderwaterlanceerinrichtingen toenam. En wij „kunnen hier niet anders dan den wensch uitspreken, dat het „Zijne Excellentie gegeven moge zijn nog lang in die richting „werkzaam te blijven."

Haarlem, Juni 1899. F. J. H. Evers.

INDISCHE MILITAIRE BELANGEN. *)

I. *Onze militaire positie in Azië.*

Op den 25[en] Januari 1895 werd door den tegenwoordigen Luitenant-Kolonel bij den Generalen Staf van het Indische Leger, J. L. KOSTER, in eene vergadering van leden der „Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap" eene voordracht gehouden over „Nederlands militiaire positie in Zuid-Azië, ook beschouwd in het licht der moderne kolonisatie."

Die voordracht met de daarop gevolgde, in de vergadering op 26 April voortgezette discussie schenkt ons een rijke stof tot inleiding van het onderwerp, dat ons in deze bladzijden zal bezig houden.

Trachten wij in niet te uitgebreiden zin het doel van de inleidingsrede, de argumenten, die de inleider tot staving zijner grondstelling aanvoerde, alsmede de voornaamste meeningen, het onderwerp rechtstreeks of zijdelings betreffende, door vele mannen met goedklinkende namen in de bovenbedoelde vergaderingen uitgesproken, hieronder uiteen te zetten, namelijk in zooverre dat alles voor ons betoog van belang is te achten.

De grondstelling uit de rede van den heer KOSTER luidde, „dat de sleutels van Indië, bij die van Nederland, ergens achter de Nederlandsche defensieliniën zijn opgeborgen."

Breed en veelzijdig was de argumenteering, waarvan de inleider zich bediende, om die meening ingang te doen vinden bij het zeker uitgelezen auditorium, dat voor deze gelegenheid ter vergadering was opgekomen, niet onwaarschijnlijk onder den verrassenden indruk, welke eerst zeer onlangs door de bliksemsnelle overwinning van het dwergachtige Japan op den ontzachlijken reus, China, was teweeggebracht.

Al aanstonds bracht hij de woorden in herinnering, meer dan 25 jaren vroeger gesproken door een Nederlandsch krijgskundige van naam, den toenmaligen volksvertegenwoordiger Kapitein DE ROO VAN ALDERWERELT, in de zitting der Tweede Kamer van den 12[en] November 1869, behelzende „dat de mogendheid, die in het bezit wil komen van onze Oost-Indische bezittingen, de voorkeur zal geven aan den korteren weg over den IJsel en de Waal boven den langeren en meer kostbaren door Straat Soenda."

En ook aan den vroegeren Minister DE WAAL gaf hij het

*) Op verzoek der redactie van het »Marineblad" welwillend ter overname afgestaan door de redactie der »Indische Gids", in welk tijdschrift het in Juni j.l. verscheen. RED.

woord, waar die bekende staatsman het betoog leverde, dat eene vrijzinnige politiek jegens de Koopvaart van alle volken op onze bezittingen zeer wezenlijk tot het verdedigen van die bezittingen tegen een buitenlandschen vijand kan bijdragen — daaraan vastknoopende de uit eigen pen gevloeide vraag, of het wel te ontkennen valt, dat, vergeleken bij het handels- en koloniale stelsel der O.-I. Compagnie, onze vrijzinnige koloniale politiek der laatste jaren de meest krachtige drijfveer, om cultuur-koloniën in eigen bezit te hebben, heeft weggenomen. Was het de bedoeling van den inleider met deze vraag te kennen te geven, dat door die vrijzinnige politiek voor den vreemdeling zoo goed als voor den landgenoot de weg naar de Koloniën wordt geëffend, hij meende de tegenwerping te voorzien, dat de groote voordeelen (door hem erkend en uitvoerig in het licht gesteld), die aan het bezit van *eigen* Koloniën verbonden zijn en waaraan de vreemdeling niet of slechts in geringe mate deel kan hebben, aanlokkelijk genoeg zijn om veroveringszin bij vreemde natiën op te wekken. Doch hij wijst haar af, betoogende, dat de lusten, eene vergoeding voor vele lasten, de vrucht zijn van tal van jaren, somtijds zelfs van eeuwen, en dat zij den nieuwen heerscher nog in tijden niet in gelijke mate ten bate kunnen komen [1]) en trekt daaruit het besluit, dat ons voortbestaan in Nederlandsch-Indië niet wordt bedreigd door andere natiën. Hij gaat speciaal na of er gevaar dreigt van den kant van Amerika en Australië, hetgeen hij vierkant in strijd acht met de logica, wijl die landen voor de uitzetting van de bevolking nog terreinen in overvloed aanbieden [2]) en omdat bovendien, wanneer eenmaal expansie buiten de landpalen zal noodig blijken, de binnen de tropen gelegen cultuur-kolonie Nederlandsch-Indië hun geen daartoe geschikt veld zal opleveren. [3]) Hij bespreekt het standpunt van Japan, sedert den oorlog met China ingenomen, en betoogt, dat bedoeld rijk, juist als het nog verder zal voortschrijden op den weg der beschaving, [4]) evenals de staten van het beschaafde Westen, meerdere waarborgen geeft tegen eene invasie in onze Koloniën.

De inleider kon voor den tijd, waarin hij sprak, zelfs geen stipje ontwaren aan onzen politieken horizon, dat wijzen kon op een naderend gevaar voor schending van onze rechten op den Indischen Archipel, doch koopte daaraan de vraag vast of dat immer zoo blijven zoude, en gaf als antwoord daarop zijne meening te kennen, in het debat met nadruk herhaald, dat tegen

1) Vergelijk hiermede het tegenwoordig streven naar Koloniaal bezit, dikwijls van zeer twijfelachtige waarde.

2) Toets hieraan het spel, dat door de V. St. van Amerika ten opzichte van Spanje is gespeeld.

3) Niet duidelijk.

4) Hoort! Gij vredestichters: voortschrijden op den weg der beschaving, door den oorlog gebaand.

conflicten met andere natiën of uitheemsche aanranding eene zoo krachtig mogelijke marine als het meest werkzame middel is te beschouwen, eene marine, die nog om andere reden noodig is, en wel als het geldt de handhaving van onze neutraliteit in Indië, want tegen schending daarvan zou immers ter zee moeten worden gewaakt.

De overwegingen, dat eene poging tot verovering van Nederlandsch-Indië als een geheel op zich zelf staand feit zeer onwaarschijnlijk en het succes der verdediging van een *wingewest* tegen eene poging tot verovering twijfelachtig is, vooral wanneer dat wingewest een uitgebreid eilandenrijk vormt en de verdedigende strijdkrachten naar rato zeer gering zijn, noemde de inleider ten slotte als de grondslagen zijner hoofdstelling, hierboven onder woorden gebracht.

Hoe overredend voorgedragen, bij geen der sprekers, die aan de debatten deelnamen, kon des redenaars hoofdstelling genade vinden. Wijzende op de geest des tijds, waarin het bezit van koloniën op het politiek pogramma der groote mogendheden zoo krachtig op den voorgrond treedt, en betoogende, dat het Aziatisch gedeelte van ons Koninkrijk onmisbaar is voor het onafhankelijk voortbestaan van de Nederlandsche natie, had een van des inleiders tegenstanders zelfs zeer veel neiging om te gelooven, dat omgekeerd de sleutels van Amsterdam op Java liggen.

Algemeen werd het rechtstreeksch gevaar voor ons koloniaal bezit in Azië niet zoo licht gesteld. Er werd op gewezen, dat men in Azië zelf naar alle zijden scherp de wacht had te houden, naar Australië, naar Japan, naar een eenmaal gereconstrueerd China, en niet alleen dit, ook Europa levert niet veel reden tot gerustheid op, zeide de heer Roëll, zich beroepende op hetgeen Duitschland te aanschouwen gaf in deszelfs pogingen om grondbezit te verkrijgen in het onherbergzame Noord-Guinea en aan den Zuid-Westhoek van Afrika. En weder van eene andere zijde klonk als met eene profetische stem, dat het gevaar voor eenen aanval eener Europeesche mogendheid in de toekomst grooter en grooter zou worden. De heer Kielstra, die de inleider was in de vergadering op den 26sten April 1895, zag voor het oogenblik wel geene wolken aan onzen politieken hemel, noch van de zijde van eenige Europeesche mogendheid, noch van China, Japan, Australië of Amerika dreigende, doch ook die spreker kon niet deelen in het vertrouwen van den heer Koster, dat „onze Oost" alleen onheil zou kunnen treffen langs den omweg, welke voert over de Hollandsche waterliniën. Wij kunnen wel weten, zoo deed hij zich hooren, hoe de internationale verhoudingen thans zijn, maar wij kunnen niet voorspellen, hoe zij over betrekkelijk weinige jaren zullen worden. Men kan bezwaarlijk in de toekomst zien en eenige politieke combinatie onmogelijk achten. Inderdaad, het klinkt ons in de ooren — let men op de gebeurtenissen in Oost-Azië — alsof

de bekwame spreker in de toekomst heeft *kunnen* zien.

In één zeer voornaam opzicht, waren allen, die daarover het woord voerden, het met den heer KOSTER eens: Indië moet in eene sterke marine de voornaamste kracht zoeken om buitenlandsch geweld te keer te gaan. Onder die medestanders van den hoofdspreker behoorden, vergissen wij ons niet, twee marinespecialiteiten, de tegenwoordige Minister van Marine en de heer MAC LEOD. Doch wij kunnen er op wijzen, sedert den tijd, waarin de vergaderingen gehouden werden, waarvan wij, voor zoover voor ons doel nuttig kan werden geacht, hierboven een kort overzicht gaven, zijn vele stemmen opgegaan, die voor uitbreiding van onze Indische zeemacht een krachtig pleidooi hebben gevoerd. In de volgende bladzijden zullen ook wij gelegenheid vinden, onze denkbeelden te dier zake te ontvouwen.

Met een enkel woord stipten wij hierboven aan, dat het tijdstip, waarop de heer KOSTER zijne lezing over onze militaire positie in Azië hield, zoo kort na den, in onze nabijheid gevoerden krijg tusschen Japan en China, al bijzonder goed gekozen mocht worden geacht. Thans, nu door de sedert voorgevallen gebeurtenissen in Oost-Azië, en niet alleen daar, maar ook in Europa en Amerika, met veel meer kennis van zaken kan worden geoordeeld, is — wij vreezen geen tegenspraak — het oogenblik, om die lezing in herinnering te brengen, haar te toetsen aan de werkelijkheid en hierop een stelsel te bouwen, ongetwijfeld nog veel gunstiger te noemen. Onze poging daartoe bevelen wij in de welwillende overweging onzer lezers aan.

Niet minder dan de heer KOSTER behoorden ook wij, vele jaren geleden tot hen, die van oordeel waren, dat Nederland voor een' rechtstreekschen aanval op zijne Aziatische koloniën niet beducht behoefde te zijn. Die meening vond haren steun in de overwegingen, dat ons bezit in Azië evenals onze onafhankelijkheid in Europa wel den besten waarborg had in den onderlingen naijver der groote Europeesche mogendheden en dat bezit dus geen gevaar zoude loopen, zoolang ook onze zelfstandigheid in het moederland onaangetast bleef voortbestaan. Wel bracht de uitslag van den Chineesch—Japanschen oorlog ons aanvankelijk aan het wankelen, maar de warmte, waarmede de heer KOSTER zijne schoone rede in de „Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap" uitsprak, herstelde weder eenigszins het oude vertrouwen. Evenwel, wij mogen het niet ontkennen, dikwijls waren er oogenblikken, waarin wij vreesden voor zelfbedrog, waarin wij de speelbal meenden te zijn van onze overtuiging, dat ons klein, voor het grootste deel uit Inlanders van slecht gehalte samengesteld, overal verspreid Indisch leger niet opgewassen zoude blijken — mocht het eenmaal zoover komen — tegen eene ernstige invasie eener groote Mogendheid. Er was dan ook niet veel noodig, om ons voor goed van onze geruststellende meening te genezen. De medicijn is ons sedert in overvloed toegediend,

Het valt niet te ontkennen, dat in de weinige jaren, die vanaf den aanvang van den oorlog tusschen China en Japan verloopen zijn, in de nabijheid van onze Aziatische bezittingen zeer veel veranderd is. Was het vóór dien tijd volkomen rustig in onze omgeving daar ginds, die toestand heeft plaats moeten maken voor hevige beroering, waarvan het einde noch de gevolgen te overzien zijn. Het aantal groote buren van ons rijk in Azië is in weinig tijds zeer beduidend vermeerderd en onder hen heerscht nog steeds een niet te miskennen onrust. Thans liggen in Oost-Azië naast elkander Rusland, Duitschland, Engeland, Frankrijk, Japan, Australië, de Vereenigde Staten van Noord-Amerika en Nederlandsch-Indië, om van de minder beduidende Staten geene melding te maken. China mag nog niet worden medegerekend, omdat de toekomst ten opzichte van dat rijk nog geheel in het duister ligt. Nederlandsch-Indië met zijne 30 à 40 millioen bewoners meenen wij vrij onder de groote Aziatische Mogendheden te mogen medetellen.

Zal nu de nabuurschap van zooveel machtige natiën, steeds zoekende elkander te overvleugelen, niet te eeniger tijd voor ons gevaarlijk kunnen worden? Niet alleen moet onze schoone en vruchtbare Oost voor anderen een begeerlijk lokaas zijn, maar hoe licht niet kunnen conflicten ontstaan, die ons rechtstreeks betreffen of waarin wij betrokken kunnen worden; conflicten, tegenwoordig zoo veel meer voor de hand liggende dan vroeger, bijv. voortkomende uit onze onmacht, om gedurende eenen oorlog in het Oosten behoorlijk onze neutraliteit te bewaren. Wij ondervonden dat reeds in West-Indië tijdens den Spaansch—Amerikaanschen oorlog.

Doch ook nog om andere redenen moeten wij beducht zijn voor het behoud van onze Koloniën *in haar geheel*. Zijn wij er zeker van, dat de begeerige hand na den afloop van eenen oorlog, die in het Oosten gevoerd wordt en die bij de tegenwoordige verhoudingen zeer licht een algemeen karakter kan aannemen, niet naar een deel van den Nederlandschen Archipel zal worden uitgestrekt, bijv. tot onderlinge tevredenstelling bij verdeeling van den buit? Zal dan niet met gretigheid gebruik worden gemaakt van het argument, dat het onaanzienlijke Nederland toch niet in staat is zelf zijne groote en rijke bezittingen naar behooren te exploiteeren?

En ook in de gelijkstelling van de Japanners met Europeanen in onze Koloniën ligt een niet te miskennen gevaar opgesloten voor de toekomst. Die gelijkstelling zal zeker niet nalaten een grooten menschenstroom uit die zich steeds ontwikkelende natie naar onze eilanden te doen afvloeien, waaruit ongetwijfeld eene nieuwe aanleiding tot voor ons onaangename botsingen kan geboren worden. Wij achten het zelfs niet onmogelijk, dat het Japansche element door die gelijkstelling langzamerhand het overwicht in getalsterkte op het zuiver Nederlandsche zal verkrijgen, hetgeen voor ons gezag tegenover het veel sterker Japan zeker noodlottig kan worden.

Wij brengen hier in herinnering een deel van de rede, die door Lord Salisbury aan een feestmaal van den Lord Mayor in Guildhall werd uitgesproken, kort nadat de Fashoda-kwestie eene meer vredelievende phase was ingetreden: De Minister zeide, dat de algemeene staat van de wereld en de gevaren rondom, redenen waren om de toebereidselen voor den oorlog niet te staken. Hij noemde het optreden van Amerika onder de factoren van de Europeesche diplomatie een ernstig, gewichtig feit, dat misschien niet bevorderlijk zou zijn aan de belangen van den vrede. Hij sprak over de oorzaken van een conflict, dat zou kunnen ontstaan over de kwestie van de erfenis der bezittingen van zekere natiën, en wees op de vreeselijke snelheid, waarmede tegenwoordig oorlogen uitbreken. *Als ons groot koloniaal en maritiem rijk niet behoorlijk verdedigd werd door eene zeemacht,* zoo zeide hij, *zou het wel eens plotseling ineen kunnen vallen.*

En korten tijd later verscheen in de dagbladen een bericht, waaruit kon worden afgeleid, dat een bondgenootschap tusschen Engeland en de Vereenigde Staten ontstaan of waarschijnlijk was en eerstgenoemd rijk zich wapende om de Vereenigde Staten desvereischt te steunen, indien andere Mogendheden de annexatie der Filippijnen niet zonder protest zouden willen toelaten. Thans schijnt dat vooruitzicht verdwenen en Amerika zelfs in eigen boezem krachtigen tegenstand te ondervinden, wat betreft het verlangen naar uitzetting buiten eigen territoir. Toch achten wij den toestand in dat opzicht nog geenszins geheel veilig. Mocht het te eeniger tijd tot zoodanig bondgenootschap kunnen geraken, wat gansch niet onwaarschijnlijk is, en het streven naar koloniaal bezit in Amerika de overwinning behalen in den inwendigen strijd, die te dier zake gevoerd wordt, mocht daarvan het ontstaan van een' Amerikaansch—Filippijnschen Archipel het eerste gevolg zijn, dan komt het ons voor, is onze positie in Azië, geplaatst als wij zullen zijn tusschen twee zulke machtige bondgenooten, volstrekt niet benijdenswaard te achten. Geen naijver zou ons langer tegen aanranding beschermen en eene aanleiding hiertoe zou voor het ondernemende Amerika, dat, eenmaal aan het koloniseeren, wellicht niet ongaarne zijn bezit in den rijken Indischen Archipel zou zien uitgebreid, bij onze stelling in West-Indië, niet moeielijk te vinden zijn.

Van waar mag het zwakke Nederland op ondersteuning hopen, indien het om een der vele redenen, die, zooals wij boven zagen, daartoe leiden kunnen, in zijne Aziatische bezittingen wordt aangetast? En wij doen nog deze vraag: Heeft ons land tegenover de andere Staten wel het recht, om dat uitgebreide eilandenrijk, als het ware eene groote Mogendheid vormende, te besturen zonder eene krijgsmacht, volkomen in staat om alle aanvallen van buiten met kans op succes af te weren? Men vergete niet, dat zulk een rijk met onvoldoend verdedigingsvermogen een doorloopend gevaar voor den vrede, een'

voortdurende zorg voor den nabuur, vooral bij den tegenwoordigen internationalen naijver, daarstelt. Dit immers ligt reeds opgesloten in de hoop, dat wij in de ure van het gevaar niet zonder bondgenoot zullen zijn.

Wee den zwakke! Deze immer actueel blijvende ontboezeming heeft in de laatste jaren weder herhaaldelijk hare fatale juistheid bewezen, even goed als de onomstootelijke waarheid, dat er geen internationaal geweten bestaat. Denkt aan de gruwelen, gepleegd tegen de Armeniërs; aan den daarop gevolgden strijd tusschen het Mahomedaansch Turkije en den Griekschen Christenstaat; aan den nog versch in het geheugen liggenden Noord-Amerikaanschen aanval op Spanje, dat op meedoogenlooze wijze eene doodelijke aderlating heeft ondergaan, terwijl het, ach zoo humaan, heette bestreden te worden om de bedrukte Cubanen te bevrijden. Let op China, dat op dit oogenblik brutaalweg wordt afgebrokkeld door de groote Europeesche hebzuchtigen, die, evenals gewone straatroovers, over de verdeeling van den buit aan het krakeelen zijn. Houdt ook het oog gevestigd op Zuid-Afrika, bijv. op de houding van sommige mogendheden (Duitschland?) ten opzichte van Transvaal in de kwestie aangaande de Delagoabaai, [1]) op de Portugeesche en nog overgebleven Spaansche bezittingen. Doch genoeg. Nederland mag in zijne Aziatische bezittingen niet langer droomerig nieuwsgierig toezien, toezien tot het te laat is, tot het door het verlies daarvan wordt teruggebracht tot den staat, waarin het spoedig „une nation morte" zal worden, om met zijne begeerlijke kuststrook niet lang daarna zelf aan den nabuur ten prooi te vallen. Op de Regeering rust de heilige plicht, het Rijk in Azië met bekwamen spoed zoo krachtig te maken, als mogelijk is. Zij moet er naar streven zooveel doenlijk aldaar de weerkracht eener groote Mogendheid te verkrijgen. Het is niet onwaarschijnlijk, dat de zoogenaamde vredesconferentie zich ook zal bezighouden met de vraag in hoever aan een Staat als eisch kan worden gesteld om eene zekere krijgsmacht te onderhouden, niet boven een bepaald maximum, bijv. uit te drukken in deelen van staatsuitgaven, maar (ook op economische gronden) evenzeer niet beneden een zeker minimum, opdat het staatkundig evenwicht en daardoor de vrede zoolang mogelijk bewaard blijve. Immers wil die conferentie practisch nut opleveren, dan zal daaruit een Statenbond moeten ontstaan, die ondersteuning, ook tegenover niet toegetreden natiën, als voornaamste artikel in zijne statuten zal moeten opnemen en dit vordert van zelf eene evenredige weerkracht bij alle verbondenen. In dat geval nu, zou op ons land toch onafwijsbaar de plicht komen te rusten, om in zijne koloniën meer macht (zeemacht) te ontwikkelen, dan het tot nu toe gedaan heeft.

---

1) Deze kwestie *schijnt*, althans voorloopig, eenigszins op den achtergrond geraakt (?); daarentegen pakken de onweêrswolken boven Transvaal zelf zich meer en meer zamen.

Immer bekruipt ons een gevoel van teleurstelling, als wij de hoop hooren uiten, dat Nederland niet alleen zal staan, wanneer het aan een' vijandelijke aanranding het hoofd zal hebben te bieden. Die verwachting, o. a. uitgesproken door een' militaire specialiteit van den eersten rang (het was in eene der boven in herinnering gebrachte vergaderingen), heeft slechts de treurige verdienste, ons te leeren, hoe zwak wij zijn, hoe zwak wij ons gevoelen. Men late die hoop toch varen. Zou ons land het wellicht in Europa tegenover eene Groote Mogendheid niet zonder vreemde hulp kunnen uithouden, dat denkbeeld moet niet zoo vast zijn ingeworteld, dat het ook vaardig wordt, zoodra het gevaar voor het ongestoord bezit van onze Koloniën ter sprake komt. De toestand is niet gelijk. Is de kans op aanranding van het Moederland betrekkelijk gering en met een goed politiek beleid ook klein te houden, waardoor het eeuwig borduren op de stramien dier zoete hoop als een niet zeer gevaarlijk spel is te beschouwen — doet men hier ook alles wat in billijkheid te verwachten is van een' Staat, die zijne onafhankelijkheid lief heeft, zoodat men den steun waardig is, dien een bondgenoot ons zou willen verleenen, en men hem in het afslaan van den aanval met al zijne kracht ter zijde kan staan, niet alzoo in onze Aziatische bezittingen. Daar staat, wij zagen dit ten deele hierboven, de zaak geheel anders en wordt de politieke atmosfeer steeds benauwender. Het gevaar voor aanranding of botsing onbetwistbaar groot, steeds toenemende, en geen voldoende machtsontwikking om het vreemde geweld te keer te gaan. Eene natie, die zoo goed als alle weerkracht tegen een aanval van buiten mist, mag op vreemde hulp niet rekenen; dat zou de zelfzucht wat ver zijn gedreven. Is men zelf in staat met eene flinke macht in het veld of — in ons Indië — op zee te verschijnen, dan is de hoop op ondersteuning redelijk, want de bondgenoot heeft recht op wederkeerige hulp. Kan hij daarop niet rekenen, dan zal hij den oorlog alleen moeten voeren, alsof *hij* de eerste belanghebbende ware, en de eigenlijke lijdende partij zou slechts hebben toe te zien. Wat kan den bondgenoot tot zoodanig optreden nopen? Slechts naijver, vrees voor de nabuurschap van een machtigen mededinger of voor overmatige vermeerdering van diens macht, zou de beweegreden kunnen zijn tot zijne inmenging, doch kan dat alleen hem verleiden tot een immer onzekeren grooten oorlog zonder op hulp te kunnen rekenen van de natie voor welke hij het opneemt? „Een staat, die volstrekt geene macht naar buiten kan ontwikkelen, is als bondgenoot niet begeerd, als vijand niet gevreesd" schreef in 1883 de toenmalige kapitein ter zee J. W. Binkes in zijne brochure „De Koninklijke Nederlandsche Marine." — Is Griekenland tegen Turkije geholpen, Spanje in zijnen oorlog met de Vereenigde Staten? Verzet zich ééne Mogendheid tegen het streven van dat rijk om in het bezit te geraken van de Filippijnen? En welke natie heeft zich het harnas aangetrokken om krachtdadig op te komen tegen de

aanvankelijke berooving van China? Integendeel, het gegeven voorbeeld is weldra nagevolgd. Dat schijnt de nieuwe mode te zijn geworden in het bekoelen van den naijver, die zeker verkieslijker en op den koop toe meer winstgevend is dan de oorlog onderling. Ons Vaderland spiegele zich aan *dit* voorbeeld vooral. Heden de Chineezen van Azië, morgen die van Europa *in* Azië. Noch Japan, Australië of Amerika, noch Rusland of Engeland, zelfs niet Duitschland of Frankrijk meer, zullen den weg naar Nederlandsch-Indië over de verdedigingsliniën in het Moederland zoeken. In Europa schijnt een oorlog bijna onmogelijk geworden; des te meer openbaart zich de Europeesche strijdlust daar buiten. Duidelijker dan ooit treedt aan het licht, dat, indien ons Vaderland eenmaal aan vijandelijkheden het hoofd zal hebben te bieden, de Koloniën daaraan onderhevig zullen zijn, geheel onafhankelijk van het Moederland. — En nu nog dit: hebben de Armeniërs tegen hunne moordenaars bescherming gevonden? Groote woorden in overvloed, maar het Allerchristelijkste Duitsche Keizerpaar tijgt naar Konstantinopel om ten spot van de aan de gruwelen ontkomen Armeniërs den grooten Mahomedaanschen Neef in eene innige omhelzing hulde te brengen.

Helpt U zelven! Wantrouwt de hulp, die men U genadiglijk aanbiedt als Gij zwak zijt; zij zal vroeg of laat op het debet van uwe rekening verschijnen en Gij zult er niet veel beter aan toe zijn dan indien Gij ze hooghartig van de hand haddet geweest. Men zal U aan het verstand weten te brengen, dat Ge te nietig zijt om Uwe groote bezittingen alleen te beheeren. Geen beter voorbeeld voor ons dan door Engeland gegeven aan het einde van het Napoleontische tijdperk in 1814, toen het, het loon eischte voor zijne tusschenkomst in onze zaken.

Bedenk ook, dat Uw voortdurend beroep op een vast te verwachten bondgenoot het zekerste middel is tegen eigen krachtsontwikkeling; het zal U in een gevaarlijk „laisser aller" steeds in zwakheid blijven doen voortsukkelen.

Wij zijn het geheel eens met het denkbeeld, dat onze Aziatische Koloniën als een volkomen eilandenrijk in het bezit moeten zijn van een krachtige zeemacht. Naar onze innige overtuiging heeft Indië een zelfstandige Marine noodig, welke, zoowel in kwaliteit als kwantiteit, wedijveren kan met de oorlogsvloten, die ieder der Groote Mogendheden voor Oost-Azië kan afzonderen. *Daarmede zou het eeuwigdurende gehaspel over de wijze, waarop Indië tegen een' buitenlandschen vijand verdedigd moet worden voor goed tot het verleden behooren. Ook zou men zich niet meer het hoofd hebben te breken over de vraag of Java alléén dan wel onze geheele Archipel in staat van tegenweer moet worden gebracht,* eene vraag, die slechts aan het gevoel van onmacht haar oorsprong dankt, waaruit weder voortvloeit, dat, *bij den tegenwoordigen onvoldoenden toestand onzer weermiddelen,* de voorstanders eener verdediging uitsluitend van Java het bij het rechte eind schijnen te hebben.

De „Groote Mogendheid" Nederlandsch-Indië behoort tegen uitheemsche aanranding verdedigd te worden door eene oorlogsvloot „up to date". Zij moet plaats weten te nemen onder de Staten, die zich den vrede bewaren door machtsontwikkeling, m.a.w., zij moet leeren zich te doen ontzien, zich gevreesd te maken. Ware Duitschland of Engeland in stede van Spanje de bezitter van Cuba geweest, er zou, bij overigens dezelfde verhoudingen, ten vorigen jare in Amerika geen oorlog zijn gevoerd. Juist deze oorlog tusschen Spanje en de Vereenigde Staten heeft ons doen zien, dat de verdediging van een eilandenrijk moet plaats hebben op zee. Men denke alleen maar aan de ongerustheid, die in Amerika veroorzaakt werd door het schuil blijven van het *nietige* eskader van Cervera. Jammer, dat deze zijne aanvankelijke Cunctator-rol (eene zeetactiek ook voor Indië aanbevelenswaard, omdat geen landing kan worden ondernomen, zoolang de vloot niet vernietigd is: alzoo vlugge schepen) niet langer heeft volgehouden. Wie is er, die ontkennen zal, dat Engeland (het Moederland namelijk) door zijne ligging rondom in zee de meest onaantastbare Staat van Europa is en dat wel met verreweg *de minste persoonlijke eischen?* De groote Napoleon, de innige hater van dat rijk, heeft deze waarheid ten volle ondervonden en praktisch bewezen, ja, zij is als het ware Zijn' ondergang geweest. Ware ons Vaderland geheel door de zee ingesloten, het zou met zijne Aziatische bezittingen ongetwijfeld tot de Groote Mogendheden behooren, althans kunnen behooren.

De vraag, of Indië in het bezit van zulk eene vloot kan zijn, meenen wij zonder schroom bevestigend te mogen beantwoorden. De groote moeielijkheid of liever de onmogelijkheid van een *afdoend* verdedigingsstelsel *te land* voor onze Koloniën zetelt in de daaraan verbonden eischen van personeelen aard; er zijn geen Nederlanders genoeg te verkrijgen. Eene marine, die evenveel weerkracht vertegenwoordigt als een leger, kan met veel minder personeel volstaan. Daarbij komt, dat bij den huidigen stand van den zeeoorlog, waarin het handgemeen, ja zelfs de strijd met het handvuurwapen, zoo goed als tot de geschiedenis behoort, het Inlandsch element bij de Marine in veel grooter verhouding aanwezig mag zijn dan bij het Leger. De moreele factor heeft in den kamp op zee lang niet die beteekenis (wij hebben hier uitsluitend het oog op den minderen schepeling) als bij den strijd in het veld. Het tot den aanval oprukkend oorlogsschip heeft geen zenuwen, is niet onderhevig aan de felle gemoedsaandoeningen, die de in het veld aanstormende levende massa der mindere strijders zoo goed als hunne geleiders beroeren; het glijdt gelijkmatig voort, zonder zich in het minst te bekreunen om het geweldige drama waarin het een hoofdrol speelt, met zich voerende tal van ondergeschikte figuranten, die, aan zijnen gestadigen zegevierenden of noodlottigen voortgang niets vermogende te veranderen, zwijgend, zij het ook in angstige spanning hun werk verrichten, voor een groot deel zelfs onttrokken aan het verschrikkelijke schouwspel hunner omgeving. — Men behoeft zich

ook — besluit men zich voortaan den buitenlandschen vijand *op zee* van het lijf te houden — niet voortdurend de vraag te stellen, of men zich wel voldoende op de gezindheid van de Inlandsche hoofden en bevolking kan verlaten.

Bij de Marine behoeft alleen, wat men een hoog ontwikkeld moreel eischenden intellectueelen arbeid zou kunnen noemen, aan Europeesch personeel te worden toevertrouwd. Al het andere werk, dat dus waarvoor slechts dommekracht noodig is, kan uitsluitend of hoofdzakelijk door Inlanders worden uitgevoerd; zij zijn daarvoor beter geschikt dan Europeanen, vooral in de verzengende luchtstreek.

Of Indië zich de weelde eener krachtige zeemacht kan veroorloven is alzoo slechts eene geldkwestie. De groote kosten schuilen hoofdzakelijk in de eerste aanschaffing, want het te onderhouden personeel is betrekkelijk zeer gering. Wij zijn van oordeel, dat onze uitgestrekte rijke Koloniën die kosten wel kunnen dragen en meenen, dat er teekenen zijn, die op eene betere exploitatie harer groote rijkdommen in de toekomst wijzen, zoodat er, naar ons voorkomt, geen vrees behoeft te bestaan, dat de Inlandsche bevolking ten slotte de dupe der vermeerderde uitgaven zoude worden. Maar het is een eerste eisch, dat de Indische Regeering zich niet meer steke in een zoo *langdurigen* en kostbaren [1]) — men mag zeggen binnenlandschen —

---

1) Het uitspreken van dit oordeel verplicht ons tot eene nadere verklaring, die wij zullen trachten te geven in de volgende weinige woorden: Had men zich bij het begin van den oorlog bepaald tot eene scherpe kastijding (zoo eene als vroeger door VAN DER HEYDEN en beter nog thans door VAN HEUTSZ is toegediend) met eene flinke krijgsmacht, waardoor de Atjeher van ons overwicht beslist overtuigd ware geworden, en zich vervolgens — althans *voorloopig* — alleen in doelmatige versterkingen aan de kust gevestigd met volkomen afsluiting van alle wegen van verkeer naar zee buiten onze contrôle, in welk stelsel de Marine met behulp van geschikte vooral snelle vaartuigen een zeer werkzaam aandeel zou hebben moeten verkrijgen, men zou meer in den geest van de aloude steekhoudend bevonden traditie hebben gehandeld; de eigenlijke strijd ware ten einde geweest, de vijandigheid zou vooral bij het volk veel gemakkelijker en spoediger in bevrediging zijn overgegaan, de uitgaven — nu onmatig groot geweest — zouden, door te heffen rechten, wellicht met overmaat gedekt zijn geworden en eindelijk zou men, terwijl men nu nog niets heeft, — een goed wegennet in den laatsten tijd uitgezonderd — aan dien heilloozen oorlog ten minste dit effectueele voordeel te danken hebben gehad, dat men in het bezit ware gekomen van een aantal voor de kustvaart zeer geschikte marinevaartuigen. Had dan de Atjeher, waar hij te lastig mocht zijn (dikwijls zou zich dat niet herhalen, zijn kraton onder het bereik van zwaar artillerievuur uit Oleh-leh en van de monding der Atjeh-rivier liggende), ons nog wel eene enkele maal genoopt, hem met eene mobiele colonne op te zoeken — zoo weinig mogelijk om den hoofden geen gelegenheid te geven de vijandschap bij de bevolking aangewakkerd te houden — hij zou althans niet de leiding van den oorlog hebben behouden, die hij nu tot voor kort onmiskenbaar gehad heeft.

Thans zijn wij ongetwijfeld op den goeden weg: eene voorbeeldelooze tuchtiging; geen binnenlandsch postenstelsel, slechts geschikt om den toestand slepende te houden; en zelfs geheele opheffing van de uiterste linie

oorlog als dien, welke met Atjeh gevoerd is. Voor de honderde millioenen, welke men daarvoor *buitengewoon* beschikbaar heeft gehad en die voor het overgroote meerendeel zoo goed als nutteloos zijn uitgegeven, had men zich heel wat deugdelijk marinemateriëel kunnen aanschaffen. Ware Indië in 1873 in het bezit geweest van eene krachtige oorlogsvloot, zooals door ons bedoeld wordt, dan zou de Atjeh-oorlog zeker niet ontstaan zijn; het sultanaat zou voortdurend den diepsten eerbied voor ons Gouvernement hebben gevoeld, de zeerooverijen, die de aanleiding tot de verwikkelingen waren, hadden niet kunnen plaats grijpen of waren in de geboorte gestikt, dan wel, de Atjehers zouden, overtuigd van onze kracht ter zee niet op vreemde interventie durvende rekenen, er ook niet aan hebben gedacht, het door ons gestelde ultimatum in den wind te slaan.

Uit het voorgaande blijkt, dat wij tot de voorstanders behooren van eene bemanning onzer Indische oorlogsvloot met Inlanders, die als alle eilandbewoners goede zeevaarders zijn. Niet alleen uit dezen hoofde, maar om verschillende andere redenen van aanmerkelijk meer gewicht, behoort Indië een *eigen* oorlogsvloot *geheel* met *eigen* personeel te bezitten.

De zeedienst is voor Nederland, waar hoofdzakelijk de rivierverdediging moet worden toegepast, geheel anders dan in Indië, waar daaraan een meer agressief karakter toekomt. Dit brengt van zelf mede, dat het type van schepen, in het algemeen het marine-materiëel, voor Moederland en Koloniën zeer verschillend moet zijn.

De tijdelijke detacheeringen zijn uit den aard der zaak voor den dienst hoogst nadeelig. Het is een somber verschiet voor den reeds eenmaal door dat lot getroffen en dus daarmede bekenden marineofficier, dat zich opent, als eindelijk het lang gevreesde bevel, om voor den onder zulke omstandigheden onafzienbaren tijd van drie jaren naar Indië te vertrekken, weder ontvangen wordt, het somberst voor hen, die in het Vaderland een gezin moeten achterlaten. Moet niet alle opgewektheid op

---

der immer nutteloos geweest zijnde geconcentreerde stelling. Deze opheffing, het voor het volgende tijdperk van rust blootleggen van Kota Radja, waarmede reeds een begin is gemaakt, toen de toekomst nog zeer in het duister lag, is een radikale, kloeke daad, waarmede de bekwame bevelhebber zich moedig zijne schepen in den rug heeft verbrand, te gelijk voor altijd een einde makende aan het eeuwigdurend hinken op twee gedachten: bevrediging of agressie. Door die opheffing is slechts één weg opengebleven: krachtige voortzetting van den strijd tot algeheele onderwerping toe. Zooals de toestand zich thans laat aanzien, zal Kota Radja na het beëindigen van dien strijd, ofschoon ontdaan van zijn fortengordel, wel de hoofdzetel van ons bestuur over Atjeh kunnen blijven, een *voordeel*, dat niet *dadelijk* verkregen zoude zijn, indien op de wijze, in de vorige alinea beschreven, veel spoediger aan den eigenlijken oorlogstoestand een einde ware gemaakt, want korten tijd na den aanvang van den oorlog in 1873 zoude de bevolking, hoe zwaar ook getuchtigd, geen binnenlandsche vestiging, zonder sterke weermiddelen op voldoenden afstand, van onze zijde hebben toegelaten zonder haar voortdurend te verontrusten; thans waarschijnlijk wel.

die wijze worden uitgedoofd, zelfs van den meest plichtgetrouwen officier? De zeedienst is in Indië bij het tegenwoordige régime toch al zoo geestdoodend. Hoe geheel anders zal de toestand zijn, als de Marine in de Koloniën zelfstandig en voor hare taak volkomen geschikt is gemaakt en tevens van een eigen personeel wordt voorzien. Men zal dan schepen kunnen hebben, waarvan het logies voor Europeanen meer berekend is op het Indische klimaat; de dienst zal veel aangenamer zijn; ook het bezoeken van Aziatische, Australische en Amerikaansche havens komt daarbij meer op het programma; de gezinnen der zeelieden bevinden zich in Indië. Dit alles, als ook het langduriger onafgebroken verblijf in de Koloniën met de daaraan verbonden benemming van het uitzicht op een spoedig weërzien van het Vaderland, zal de liefde tot Indië grooter doen worden, zooals dit het geval is met het meerendeel onzer landgenooten, die eenigszins lang daar vertoefd hebben.

In het aanbevolen stelsel behoort ook eene ruime uitbreiding van de marine-inrichtingen en eene oprichting van opleidingsscholen thuis. Dit zal zeker ten goede komen aan de Indische jongelingschap, meer speciaal aan de Indo-Europeanen, voor wie een' veel ruimere gelegenheid tot het zoeken naar een' nuttigen werkkring wordt geopend. En ook de Marine zal daarmede zeer zeker gebaat worden. In het algemeen zal Indië en daarmede het Moederland van zulk een stelsel ongetwijfeld de goede vruchten plukken.

Het behoeft geen betoog, dat het tegenwoordig gemis eener behoorlijke reserve voor de Marine in onze Koloniën tot groote teleurstelling aanleiding kan geven, ja, dat het niet zonder gevaar is te achten. Indien de bemanning der schepen grootendeels uit Inlanders wordt samengesteld, dan zal ook daarin veel gemakkelijker voorzien kunnen worden.

Eene reconstructie van onze Indische oorlogsvloot zou zonder twijfel gepaard moeten gaan met eene geleidelijke algeheele opheffing van de Gouvernements-Marine, waardoor — daargelaten de vervanging harer schepen door materiëel, dat voor den grooten zeeoorlog bruikbaar is — de vermeerdering van uitgaven *op de jaarlijksche begrooting* niet dien omvang zal verkrijgen als bij eene oppervlakkige beschouwing van de zaak gemeend zou kunnen worden; in zekeren zin dus eene bezuiniging. De Gouvernementsmarine toch heeft voor den strijd tegen een buitenlandschen vijand weinig of geen waarde, terwijl daarentegen de oorlogsmarine, die immers ook voor zooveel noodig bij binnenlandsche verwikkelingen moet kunnen worden aangewend, wèl geschikt is, om de taak der andere over te nemen.

Ook het zelfstandig maken van de Indische zeemacht met aanwending van een eigen personeel zal om verschillende redenen, doch wel het meest, wijl de bemanning grootendeels uit Inlanders kan bestaan, tot belangrijke bezuiniging leiden. [1])

1) Als officier, niet tot de Zeemacht behoorende, kunnen wij ons niet verdiepen in verdere détail-kwestiën, welke trouwens niet in ons betoog passen.

Alles te zamen genomen, zullen de uitgaven voor de Marine in Indië bij verwezenlijking onzer denkbeelden — buiten beschouwing gelaten de eerste aanschaffing — op verre na niet stijgen in verhouding tot het nuttig effect, en, naar ons wil toeschijnen, wel te dragen zijn. Daarmede toch zou onze positie zoowel in Europa als in Azië een geheel ander aanzien verkrijgen; zij zoude voortaan rusten op een stevigen grondslag, waardoor de bezorgdheid van hen, die de toekomst, wat betreft onze Overzeesche bezittingen, niet zonder vrees te gemoet gaan, plaats zoude maken voor die berusting, welke het deel is van hem, die gedaan heeft tegen het noodlot, wat te doen in zijn vermogen lag.

Tot hier toe gevorderd, wenschen wij de aandacht te vestigen op het feit, dat wij met onze denkbeelden in veel opzichten dicht staan aan de zijde van het meerendeel van hen, die in het begin van 1895 hunne stem hebben doen hooren in de vergaderingen der „Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap", zoo ook aan die van den heer KOSTER, indien deze, wat wel waarschijnlijk is, zijne meening, dat de sleutels van Indië gelegen zijn achter de defensieliniën in Nederland, heeft losgelaten, wijs geworden, als wij, door de gebeurtenissen, die zich sedert hebben voorgedaan en waarop hierboven in korte woorden gewezen is.

Aan het Leger komt alzoo in de verdediging tegen een' buitenlandschen vijand eerst de tweede plaats toe. Niet vóór dat volkomen met onze vloot is afgerekend, afgerekend tot algeheele vernietiging toe, kan de vijand besluiten, eene landing te doen, en hij zal daarvoor, overmoedig geworden door zijne overwinningen en er naar strevend, zoo spoedig mogelijk tot eene beslissing te geraken, zeer waarschijnlijk zijne keuze vestigen op den bestuurszetel, Batavia, die onder meerdere oorlogshavens, welke wij bij eene reconstructie der Indische Marine, noodig zullen hebben, tegen zoodanige poging in de eerste plaats en wel krachtig verdedigd zal moeten worden.

Is Indië eenmaal in het bezit gekomen van eene sterke oorlogsvloot en aldus geworden tot eene mogendheid van den eersten rang, dan zal aan het hinken op twee gedachten, dat tot heden afdoende maatregelen in het belang der defensie heeft tegengehouden, voor goed een einde zijn gemaakt: Aan eene verdediging van de Buitenbezittingen *te land* behoeft niet meer gedacht te worden, het denkbeeld om den alsdan onvoorwaardelijk aan de kust behoorenden bestuurszetel naar het binnenland te verplaatsen, is onherroepelijk van de agenda geschrapt en ook de manier, waarop Java tegen eene gelande krijgsmacht verdedigd moet worden, kan niet meer tot strijdvragen aanleiding geven.

Die verdediging, wij schreven dit hierboven reeds, moet een' aanvang nemen bij Batavia, doch wel verre van daarvoor gebruik te maken van kostbare duurzame doode weermiddelen

(natuurlijk uitgezonderd die, welke noodig zijn voor de bescherming van oorlogshavens) zal op het leger te velde de taak rusten, den vijand zoo actief en lang mogelijk te belemmeren in zijn voornemen om Batavia te bezetten, hem vervolgens door onophoudelijke aanvallen, vooral op zijne landingsplaats, verbindingen daarmede en verdere hulpmiddelen, voortdurend aan zich geketend te houden en zoodoende te dwingen tot *dadelijke* vervolging in de richting door de Preanger Regentschappen tot aan de als hindernis zeer geduchte Tji Taroem tegenover de vlakte van Radjamendala, die met behulp van de tijdelijke versterkingskunst vooraf, doch niet vóór dat de landing volbracht is, tot eene krachtige positie is in te richten, waarvoor het te voren gemaakte schema in het archief van den Generalen Staf berusten moet. Het *vooraf beraamde* plan dezer verdediging behoort in ons oog niet verder te gaan en het overige aan de omstandigheden overgelaten te worden.

Worden deze defensiedenkbeelden ten uitvoer gelegd, dan zal het kiezen van een ander landingspunt door den vijand dan ondersteld is, ook niet die groote moeielijkheid opleveren, welker overweging in de plannen van de voorstanders eener *hoofd*-verdediging te land en van eene meer duurzame bevestiging van Java steeds werkt als een orkaan op eene drukke reede en met welke moeielijkheid zij maar niet goed uit den weg kunnen. Immers, in het stelsel, dat wij voorstaan, wordt daardoor geen andere wijziging gebracht dan eene verplaatsing van het veldleger, dat, voor zoover het dadelijk noodig is, spoedig genoeg is overgebracht en dan wellicht alleen het eerste gedeelte van zijn programma, het bemoeielijken van de landing, behoeft te laten vallen. Het gevaar is trouwens tamelijk denkbeeldig, want de vijand, die in ieder geval gedwongen is, den bestuurszetel te nemen, zal niet meer dan bepaald noodzakelijk is zichzelf „l'immense difficulté des distances" wenschen te scheppen.

De Regeering berade zich derhalve wel, alvorens millioenen te vragen voor een stelsel van *doode* weermiddelen, alléén voor Java, waarschijnlijk wel grootendeels voor het binnenland, een stelsel, voor welks krachtdadige en lang genoeg volgehouden verdediging de levende strijdkrachten van Europeesch bloed ontbreken zullen. Zij bedenke, dat zij voor die millioenen de Marine krachtig kan uitbreiden en het land dan in het bezit komt van eene oorlogsvloot, die reëele waarde heeft, gezag en ontzag naar „Buiten" aanbrengt en zoo noodig (waarvoor wij behoed mogen blijven) een krachtig agressief optreden toelaat, al hetwelk niet valt te zeggen van een kostbaar *dood* verdedigingsstelsel, dat wellicht nog ongeschonden daar ligt, als de strijd reeds in ons nadeel beslist is. Wij hopen van ganscher harte dat de nieuwe strooming, welke wij in het moederland zien geboren worden, levende strijdkrachten te stellen boven doode weermiddelen, zich ook baanbreekt voor Indië, voor dit deel van het Rijk natuurlijk in den vorm van marine-materieel.

Dat het leger bij het volvoeren van de boven omschreven

taak hoofdzakelijk moet gebruik maken van den kleinen oorlog, behoeft zeker wel geen nadere opheldering. Het zal derhalve in die richting geoefend en ten deele samengesteld moeten worden. Wij zijn door de oprichting van het voor den kleinen oorlog zoo uitnemend geschikte korps maréchaussées reeds op den goeden weg; uitbreiding van dat korps, zooveel mogelijk, is zeer gewenscht, doch niet ten koste van het gehalte. Bij den tegenwoordigen toestand is aan uitbreiding van het leger niet te denken; Europeanen [1]) zijn niet in grooter getal te verkrijgen en de verhouding tusschen Europeanen en Inlanders kan voor-alsnog niet ten gunste van laatstgenoemd element gewijzigd worden. Doch wij achten uitbreiding van het Leger ook minder urgent. Verbetering is evenwel dringend noodig en wel in de eerste plaats door opbeuring van het gewoon-Inlandsch element, waardoor ook de stof wordt vermeerderd, waarmede het korps maréchaussées met vrucht kan worden uitgebreid, welk korps buiten het verband en boven de sterkte van het Leger behoort te blijven. In het algemeen moet alles in het werk worden gesteld, wat dienen kan, om het Leger, behalve voor deszelfs veelomvattende taak bij binnenlandsche verwikkelingen, ook de geschiktheid te geven, om, nadat onze oorlogsvloot tegenover een buitenlandschen vijand roemrijk is ondergegaan, dezen met kans op goed gevolg te weêrstaan, wanneer hij de tweede phase van zijn streven is ingetreden, namelijk ons door middel eener landing geheel aan zijnen wil onderworpen te maken. De kwaliteit moet de kwantiteit verre overtreffen.

Te rechter plaatse hopen wij deze aangelegenheid meer uitvoerig te behandelen.

UIT DE PERS.

„N. Rott. Courant" van 30 Juni '99.

Siboga-expeditie. — Aan een schrijven van prof. MAX WEBER, opgenomen in bulletin n°. 27 van de Maatschappij ter bevordering van het Natuurkundig Onderzoek der Nederlandsche Koloniën, en gedateerd: Bima, 10 April 1899, ontleenen wij het volgende:

De onderzoekingen hebben een aantal niet onbelangrijke resultaten opgeleverd, die ik in het kort, en gedeeltelijk onder zeker voorbehoud van nadere bewerking, aldus zou willen samenvatten:

---

1) Het aantal Europeanen, beschikbaar voor het leger, is in de eerste plaats afhankelijk van het bevolkingscijfer in Nederland; het stijgt daarmede wellicht in eenigszins progressieve verhouding.

1°. De loodingen en temperatuursbepalingen, waarvan reeds in mijn vorig bericht sprake was, werden systematisch voortgezet in het bekken tusschen de Kangeang-eilanden en Bali en Lombok, welk bekken ik kortheidshalve „Bali-zee" noemen zal, daar op de kaarten een naam gemist wordt.

Dit bekken staat door straat Lombok in verbinding met den Indischen Oceaan. Het was een open vraag, of die verbinding van zoodanige diepte is, dat ook kouder oceanisch water van ten minste 7° Cels. door kon stroomen. De op de zeekaarten opgegeven loodingen, gedaan in straat Lombok, maakten dit niet onwaarschijnlijk.

Uit ons onderzoek is evenwel gebleken, dat dit het geval niet is. Het noordelijk gedeelte van straat Lombok, tot dicht bij het eiland Penida, in die straat gelegen, blijkt door zijn betrekkelijk groote diepten eene voortzetting der diepten van de Bali-zee te zijn, als het ware een zuidelijke cul de sac daarvan. De zuidelijke ingang van straat Lombok vertoont echter een duidelijken drempel, met eene grootste door ons geloode diepte van slechts 312 M. Deze drempel loopt van den zuidwesthoek van Lombok naar het eiland Penida en van daar over de eilanden Tjeningan en Lembongan naar Bali. Eene serie van 13 loodingen heeft dit duidelijk in het licht gesteld.

Opmerkelijk is, dat bezuiden de Kangeang-eilanden de rug, waarop deze eilandengroep benevens Madoera ligt, steil afvalt tot eene diepte van ongeveer 1000 M., dat vervolgens de bodem van het bekken geleidelijk daalt tot ongeveer 1300 M. en tot in de zuidelijke helft van straat Lombok, dicht bij de noordzijde van het eiland Penida, de diepte van 1000 M. blijft bewaren. Van hier rijst de drempel steil omhoog, die Lombok met Penida en dit eiland met Bali verbindt. De eilanden Penida, Tjeningan en Lembongan liggen als het ware op dezen drempel of vormen deszelfs meest prominente deelen.

Deze drempel belet het indringen van oceanisch water, kouder dan 12°,2. Het koudere water, dat in de Bali-zee aangetroffen wordt, kan niet door straat Lombok uit den Indischen Oceaan komen, daar het den drempel niet passeeren kan; het ligt aan weerszijden van den drempel op ongeveer gelijke hoogte, zooals bleek uit eene looding bezuiden den drempel.

De gegevens zijn er, om hier eene schematische voorstelling van den drempel te geven. Daaruit zal blijken, dat de grootste diepte (312 M.) beoosten het eiland Penida aangetroffen wordt. Aan de westzijde van dit eiland bleek het eiland Lembongan slechts door een doorwaadbare diepte gescheiden te zijn van Tjeningan. De straat tusschen Tjeningan en Penida schijnt echter belangrijk dieper te zijn. Zij zou gevoegelijk Tydeman-straat genoemd mogen worden naar onzen commandant, die niettegenstaande de hevige stroomrafelingen eene looding waagde aan den ingang, die 192 M. opleverde. Gaarne hadden wij aan deze onderzoekingen meerdere uitbreiding ten zuiden van den drempel gegeven en dreggingen daaraan vastgeknoopt, maar de

hevige stroom en stroomrafelingen in straat Lombok maakten deze onderzoekingen bezwaarlijk en gevaarlijk voor het instrumentarium. Zoo verloren wij bij eene looding een LEBLANC-lood, een kantelthermometer van KUNDSEN en een waterschepper van SIGSBEE. De bescheiden uitrusting dezer expeditie gaf mij niet den moed, mij andermaal aan een dergelijk verlies bloot te stellen.

2°. De meergenoemde drempel, die door straat Lombok slechts het meer oppervlakkige water uit den Indischen Oceaan in de Bali-zee laat passeeren is, ook in verband met een geheel andere reeks van vragen, niet zonder beteekenis.

De veelgenoemde lijn van WALLACE liep, en loopt thans nog volgens menig hand- en leerboek der zoölogie en aardrijkskunde, tusschen Bali en Lombok en vervolgens tusschen Borneo en Celebes. Wat ten Oosten van die lijn ligt zou een bij Australië behoorend gedeelte van den Indischen Archipel vormen, terwijl het bewesten van die lijn gelegen gedeelte van den Archipel gekenmerkt ware door de indo-maleische fauna.

Door uitgebreid materiaal, dat ik vroeger op Celebes, Saleyer en Flores verzamelde, kon ik met meer zekerheid dan anderen aantoonen, dat deze stelling niet opgaat voor Celebes. Genoemd eiland, op zich zelf niet uniform wat de fauna zijner verschillende onderdeelen aangaat, heeft faunistisch een overwegend Indisch karakter. De Australische vormen treden daartegenover op den achtergrond. Latere onderzoekers, zooals KÜKENTHAL en SEMON, hebben mijne opvatting gedeeld, terwijl BOULENGER b.v. door eigen onderzoek tot een soortgelijk resultaat gekomen is.

Voorts heb ik vroeger de stelling uitgesproken, dat de keten der Kleine Soenda-eilanden een verarmde Indische fauna ten toon zou spreiden.

De opvatting van WALLACE, dat een enorm verschil tusschen Lombok aan de eene en Bali en Java aan de andere zijde bestaan zou, wat de fauna aangaat, vloeide voort uit eene zeer eenzijdige beoordeeling der fauna van Lombok, die uitsluitend de vogels in aanmerking nam.

In den loop der jaren werd de stelling van WALLACE steeds in scherperen vorm gehandhaafd en eene gesupponeerde diepe waterscheiding, gevormd door straat Lombok, te hulp geroepen om de scheiding tusschen Bali en Lombok, tusschen het Indomaleische en Australische gebied nog aannemelijker te maken.

Boven kon ik reeds aantoonen, dat de diepe waterscheiding der auteurs tusschen Bali en Lombok niet bestaat.

Voorts had ik gelegenheid in de baai van Laboean Tring aan de westzijde en in de Pidjod-baai aan de oostzijde van Lombok, de rivierfauna te onderzoeken. Al moest dit onderzoek vluchtig blijven en al had ik ook nog geen gelegenheid het verzamelde nader te onderzoeken, dit staat vast, dat ik een Barbus bemachtigde, de eerste Cyprimide, die beoosten Java en Borneo gevonden werd. Want de opgave van een Cyprinide, die IDA PFEIFFER meende van Ambon meegebracht te hebben

en de mededeeling van KÜKENTHAL over het voorkomen van Cypriniden op Ternate, berusten op vergissing. Wegens het uitgesproken Indische karakter der familie der Cypriniden, pleit de vondst van Barbus op Lombok ten sterkste voor mijne stelling, dat de Kleine Soenda-eilanden een overgangsgebied vormen met eene verarmde Indische fauna. De geologische geschiedenis en de waarschijnlijk geringe ouderdom dier eilanden verklaart de armoede der landfauna.

3°. Nadat aangetoond is, dat het koude water van de Bali-zee niet door straat Lombok instroomt, moest naar een andere communicatie van dit bekken met den Indischen Oceaan gezocht worden. Door straat Alas kan zij niet plaats hebben, wegens te geringe diepte van die straat. Zij moet dus meer oostwaarts plaats hebben. De verdere onderzoeking op de vaart door straat Alas naar de Paternoster- en Postillon-eilanden, bevestigde dit.

Zonder al te voorbarig te zijn, meen ik de opvatting te mogen uitspreken, dat de Bali-zee, ook wat haar grootste diepte aangaat, in onmiddellijken samenhang is met de z.g. Flores-zee en door deze haar oceanisch water ontvangt door een van het oosten komenden stroom van koud bovenwater. Verder onderzoek moet uitmaken, of dit uit de Banda-zee tusschen Floreshoofd (Noordkust Flores) en Bonerato instroomt en welke rol daarbij de Ombay-Passage speelt.

Die oostelijke bodemstroom is ook navigatorisch bij het looden en korren waargenomen door commandant TYDEMAN.

Hiermede strookt, dat een oppervlakkige warme stroom in inverse richting naar het Westen loopt. Zoodoende ware een regelmatige circulatie in de Flores- en Bali-zee aanwezig.

Voor de juistheid dezer opvatting pleit verder eene reeks van waarnemingen, wier uitgangspunt eene waarneming op zoölogisch gebied was. Het feit namelijk, dat tegen de helling van de Kangeang-groep en eveneens tegen de helling van het sub-marine plateau, waarop de Paternoster-eilanden liggen, diepzee-dieren in betrekkelijk geringe diepte optraden.

Het onderzoek naar de temperatuur der verschillende waterlagen gaf de verklaring voor dit verschijnsel en leverde tevens eene bevestiging der boven, omtrent de strooming uitgesproken suppositie. Het bleek toch, dat het koude water als het ware opgestuwd wordt tegen de genoemde hellingen en daar dus op geringere diepte aangetroffen wordt dan in het meer centrale gedeelte der Bali- en Flores-zee. Niet onwaarschijnlijk is het, dat het koude bovenwater of beter gezegd: de koudere lagen, die het koudste bodemwater overdekken, een concaaf oppervlak hebben. Bij de verdere onderzoekingen zal op dit punt speciaal acht gegeven worden.

De reeks van vragen, die voortvloeien uit de verkregen resultaten, zullen enkele wijzigingen brengen in ons verdere program. Evenals straat Alas, verliest ook straat Sapeh aan beteekenis. Van beteekenis wordt daarentegen de zee tusschen

de Noordkust van Flores en het zuidelijkste gedeelte der Saleyergroep, voorts de zee tusschen Soemba en Savoe.

4°. Onze gewoonte is 's nachts ten anker te gaan, zoo vaak zulks uitvoerbaar is. Hierdoor hebben commandant, officieren en bemanning meer rust, zoodat over dag een grooter personeel voor de verschillende werkzaamheden disponibel is en tevens minder kolen verbruikt worden. Hierdoor doet zich vanzelf de gelegenheid tot strandonderzoek voor. Met het oog hierop worden dan ook, zooveel mogelijk, de ankerplaatsen gekozen. Op deze wijze konden vrij volledig de strandriffen bij Laboean-Tring in de Pidjod-baai en bij Laboean Pandan op Lombok faunistisch onderzocht worden. Eveneens de uitgebreide strandriffen van Sailoes Ketjil en Kawasang in de Paternoster-eilanden en van Sarasa, een der Postillon-eilanden. De Paternoster-, evenals de Postillon-eilanden liggen blijkbaar elk op een plateau, door ongeveer 60 M. diep water overdekt. Deze plateau's zijn van elkaar gescheiden door dieper water, waarin wij tot 571 M. loodden. Aan den anderen kant is de groep der Paternoster-eilanden van de Kangeang-eilanden gescheiden door diepten tot 560 M. (volgens de kaarten). Desniettemin liggen blijkbaar al deze eilanden op een rug, die tegenover de diepten der Bali- en Flores-zee eene eenheid vormt. Deze rug, die met Madoera beginnende over de Kangeang-, Paternoster- en Postillon-eilanden loopt, zet zich boogvormig voort over „de Bril" naar het zuidwestelijke schiereiland van Celebes.

De eilanden der Paternoster- en Postillon-groep zijn klein, dichtbegroeid en slechts gedeeltelijk door enkele visschers bewoond. Zij worden door riffen, gedeeltelijk van enorme uitgestrektheid, omgeven.

Opmerkelijk is op de meeste plaatsen de breedte, maar tevens de geringe diepte van het strandkanaal, dat, zooals gewoonlijk, naar het strand toe het fijnste koraalzand vertoont, maar ook naar zee toe meestal geen bijzonder grof materiaal op den bodem draagt. Nagenoeg regel is, dat het diepere gedeelte van het strandkanaal begroeid is met een breedbladerige phanerogame. Opmerkelijk is verder de meestal enorme breedte van het levende koraal, dat over groote uitgestrektheid nagenoeg horizontaal of slechts met geringe helling zich uitbreidt. Een verschil van een loef- en lijkant kon ik niet waarnemen, dat zal ook wel ternauwernood bestaan tengevolge van het afwisselen der moessons. Slechts bij Sarasa waren aanduidingen van de vorming van een zoogenaamd platform (Dana), als eerste begin van een serie van koraaleilandjes, aan de zuidwestzijde, die hier blijkbaar de loefzijde was.

Het komt mij voor, dat de sterke getijstroom, die wat den vloed aangaat ongeveer zuidoost en wat de eb aangaat in tegengestelde richting vloeit, niet zonder invloed is op den vorm en de richting der eilanden. Maar daarvoor is langdurige studie en nauwkeurige opneming noodig.

Reeds uit mijn vroeger betoog is gebleken, dat de afstor-

ting der plateau's, waarop de Paternoster-Postillon-eilanden liggen, zeer steil is naar het bekken der Flores-zee.

Over het zoölogische materiaal heb ik in dit bericht niet verder uitgeweid, daar het aan tijd ontbrak, het verzamelde nader te onderzoeken. Door de kor, maar vooral door het verzamelen op de riffen werden zooveel specimina bijeengebracht, dat alle tijd noodig was om het verzamelde behoorlijk te conserveeren, etiketteeren en verpakken.

Evenwel kon geconstateerd worden, dat reeds een uiterst interessant materiaal van diepzee-vormen bijeengebracht is. Van meer bekende vormen, die ook in de golf van Bengalen aangetroffen werden, noem ik Brisinga, Homolampus, Phormosoma, talrijke Holothuriën, enkele inktvisschen, Pycnogoniden (weinig talrijk), Epizoanthus in verschillende species, reusachtige Pennatuliden, maar tot heden zeer weinig sponzen. Talrijk zijn macrure Crustaceen en typische diepzeevisschen.

Alle opvarenden verkeeren in een goeden gezondheidstoestand.

Wij vertoeven hier te Bima enkele dagen om kolen te laden en denken spoedig via straat Sapeh de Savoe-zee in te gaan, om ongeveer 23 April te Timor-Koepang en 10 Mei te Makassar te zijn.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant" van 11 Juli 1899.

Aan bulletin n°. 28 van de Maatschappij tot bevordering van het natuurkundig onderzoek der Nederlandsche koloniën is, in aansluiting bij hetgeen wij sinds het verschijnen van het vorige bulletin uit het „Bat. Nieuwsblad" overnamen, het volgende ontleend. Het bericht is gedagteekend: Makassar, 17 Mei.

Reeds thans, na voltooiing van deze eerste étappe mag gezegd worden, dat de verzameling der Siboga-expeditie na nauwkeurige bewerking, een goed inzicht zal geven in de marine fauna van den Indischen Archipel. Dit inzicht kan evenwel slechts door een groot aantal trekken met kor en dreg, gecombineerd met uitgebreid strandonderzoek verkregen worden.

De Algologie is bij elk strandonderzoek en bij dreggingen op geringe diepte een voortdurend punt van studie, levert evenwel niet zooveel op als men zou mogen verwachten. Op de talrijke bezochte eilanden doet mevrouw Weber steeds dezelfde ondervinding op, dat de algenflora tusschen de eb- en vloedlijn oneindig armer is dan in de zeeën der gematigde luchtstreken en dat vooral de teedere en bladvormige roode algen nagenoeg uitsluitend in dieper water voorkomen, zooals later nog nader zal worden aangeduid.

De bestaande loodingen en onze temperatuursbepaling in het westelijke gedeelte der Savoe-zee (het diepe bekken tusschen Flores, Timor en Soemba) leeren het volgende: Het koude water (3°.2—4°) van de Savoe-zee kan niet door de Westelijke communicatie van deze binnenzee met den Indischen Oceaan, met de oceanische waterlagen van gelijke temperatuur in verbinding

staan. Zoodoende blijft dus alleen maar de communicatie tusschen Soemba en Savoe, daar de straten tusschen laatstgenoemd eiland en Rotti en tusschen Rotti en Timor te ondiep zijn om aan diepe koude oceanische waterlagen toegang te verleenen.

Aan het Duitsche oorlogsschip „Gazelle" zijn een aantal loodingen met seriale temperatuursbepalingen te danken, die het op weg van West-Australië door straat Savoe, de Savoe-zee, de Ombaai-Passage en de Banda-zee naar Ambon bewerkstelligde. Uit de vergelijking der resultaten verkregen door eenigszins naburige loodingen in den Indischen Oceaan en de Savoe-zee kwam de heer ROTTOK, bewerker der diepzeeloodingen van genoemden oorlogsbodem, tot het besluit, dat tusschen Soemba, Poeloe Dana en Savoe, een drempel moest bestaan van ongeveer 2000 M. diepte. Dank zij deze diepte — die daar echter ook niet minder mocht wezen — bestond de mogelijkheid, dat water uit den Indischen Oceaan van 3°.2—3°.3 in de Savoe-zee kon stroomen. Deze drempel belette evenwel aan waterlagen van lagere temperatuur uit den Indischen Oceaan, waar deze waterlagen dieper dan 2000 M. gelegen zijn, in de Savoe-zee te passeeren.

Hierin zou de reden gelegen zijn, waarom in het Timorbekken (Savoe-zee), ook op diepten belangrijk beneden 2000 M., de temperatuur der waterlagen niet beneden 3°2 daalt. Om lagere temperatuur te krijgen ware immers noodig, dat communicatie bestond met waterlagen van den Indischen Oceaan beneden 2000 M., welke communicatie niet bestaan kan wegens de aanwezigheid van den veronderstelden drempel.

Onze loodingen tusschen Soemba en Savoe, toonen echter aan, dat de aangenomen drempel met 2000 M. waterbedekking niet bestaat, maar wèl dat de drempel nog geen 1500 M. diep gelegen is, dus niet voldoet aan den eisch, die door ROTTOK gesteld werd.

Als er niet zeer buitengewone omstandigheden in het spel zijn, kan dus het water van 3°.2— op 0°.3 na de laagste temperatuur, die van de diepe bekkens van den Indischen Archipel bekend is —, niet door Straat Savoe binnendringen. Onder buitengewone omstandigheden versta ik, dat het water met de isotherme 3°.2 uit den Indischen Oceaan tegen den drempel van straat Savoe opgestuwd worde en zoodoende over den drempel in de Savoe-zee instroome. Deze opstuwing zou dan over een hoogte van meer dan 500 M. moeten plaats hebben, wat niet aan te nemen is. Hiermede vervalt de hypothese van ROTTOK.

Jammer genoeg konden wij dit niet ook thermometrisch aantoonen, daar de hooge deining van den Indischen Oceaan ons werk zeer bemoeilijkte en oorzaak was, dat wij bij eene looding 500 M., draad en een kostbaren kantelthermometer van KNUDSEN verloren en bij eene tweede looding de kantelthermometer van NEGRETTI ZAMBRA zijn werk niet deed.

Desniettemin staat voor mij vast, dat de Savoe-straat gesloten is voor het water van lage temperatuur uit den Indischen Oceaan. Ga ik te rade met de enkele loodingen, aangeduid op

de zeekaarten en met het verloop der kustlijnen, zoo acht ik het niet onmogelijk, dat ons lood niet eens op de minst diepe plekken van den drempel te land gekomen is.

Op ons programma stond verder, loodingen te verrichten tusschen Flores en de zuidelijke eilanden der Saleyergroep. Dit stond in verband met de reeds in mijn vorig bericht ontwikkelde opvatting, dat het koude bodemwater der Flores- en Balizee van uit de Banda-zee afkomstig moest zijn, althans van het oosten moest instroomen. Het staat ook in verband met de boven ontwikkelde denkbeelden, die een uitvloeisel zijn van de resultaten, verkregen door onze loodingen tusschen Soemba en Savoe. Beide malen kwam ik tot het besluit, dat het koude bodemwater zijn weg moet nemen tusschen Floreshoofd en de zuidelijkste eilanden der Saleyergroep (Kalao Toewa, Madoe, Boneratoe en Kalao).

Aangetoond moest dus worden, dat de zee hier voldoende diep is om vrije communicatie te geven tusschen het bodemwater der Flores-zee en het meer oostelijke diepe water.

Zooals uit de bij het Bulletin gevoegde kaart blijkt, waren de door ons geloode diepten zeer belangrijk (2560 en 2570 M.) en geheel in harmonie met mijne opvatting.

Ik geloof de meening te mogen uitspreken, dat tusschen de eilanden Bahoeloewang en Tamboloengang, bezuiden Saleyer, een rug zich uitstrekt, waarop als het ware eene Lithothamnion- of kalklagenbank tot ontwikkeling gekomen is. Ik meen, dat dit een voor de tropen onbekend verschijnsel is. Trouwens een massaal voorkomen van Lithothamnion, een voor de Europeesche wateren bekend verschijnsel, was nog niet voor den Archipel bekend. Daarom is het der vermelding waard, dat mevrouw Weber bij Haingsisi op Samaoe, even beneden de eblijn Lithothamnion in menigte aantrof. Nog merkwaardiger is, dat op station 65a uit 120 M. diepte de dreg eene groote menigte Lithothamnion benevens Florideeën ophaalde.

Het voorkomen van deze wieren op zulke betrekkelijk groote diepte is zeker zeer opmerkelijk en doet veronderstellen, dat wellicht algemeener in den Archipel, trouwens in de tropische zeeën in het algemeen, de teedere roode algen lichtschuw zijn en slechts op betrekkelijk grootere diepten voorkomen; eene meening, die reeds vroeger hypothetisch uitgesproken werd. Zij strookt ook met onze ondervinding in de Pidjotbaai op Lombok opgedaan, waar eveneens de roode algen tot het diepere water beperkt waren.

Bij de voortzetting van onzen tocht van Saleyer naar Makasser, kwam het mij gewenscht voor, nog eene looding te doen op ongeveer 6° Z.B. en 120° O.L., daar absoluut niets bekend was omtrent de uitstrekking van het diepe Floresbekken naar het Noorden toe. Wij loodden hier 1091 M. en kwamen daarna op 10 Mei te Makassar ten anker.

Inmiddels is de „Siboga" naar Soerabaja vertrokken om te dokken en door de goede zorgen van commandant en officieren

weder in gereedheid te worden gebracht voor de tweede étappe, die van Juni tot medio October duren zal.

„Het Vaderland", 22 Juni 1899.

Verzenden van brievenmalen aan Nederlandsche eskaders en oorlogsschepen buitenslands. -- Onder bovenstaanden titel neemt het „Marineblad" van 15 Juni j.l. een artikel op van H. I. A. dat één lange klaagtoon is over de hoogst gebrekkige en slordige wijze, waarop deze, onzes inziens belangrijke, aangelegenheid door de Nederlandsche postadministratie wordt behandeld. Na in herinnering gebracht te hebben, dat bij resolutie van 7 Februari 1896 E n°. 49 een nieuwe wijze van verzenden der brievenmalen voor de buitenslands, vertoevende schepen werd ingevoerd, waarbij gouden bergen werden beloofd in zake accuratesse en zorgvuldige behandeling, alles gewaarborgd door het eenvoudig plaatsen van een kruis op het couvert (2 diagonaalsgewijze strepen), gaat de schrijver na, hoe thans, ruim drie jaren na dato, die beloften tot vervulling zijn gekomen. Terecht merkt schrijver op, dat in den beginne niet alles naar wensch ging en noemt als voorbeelden van teleurstelling Hr. Ms. „Nautilus" en Hr. Ms. „Kortenaer". Hij laat echter, met de goedwilligheid, die den zeeman kenmerkt, volgen: Te verwachten was echter dat langzamerhand de postdienst tusschen Nederland en de buitenslands vertoevende schepen volmaakter zou worden. En dan volgt een opsomming van eenige resultaten der postregeling, zooals die zijn ondervonden aan boord van Hr. Ms. „Zeeland", welk schip op dit oogenblik, zooals bekend, een reis doet over verschillende West-Indische eilanden met inbegrip van onze koloniën Curaçao en onderhoorigheden en Suriname. Uit die opsomming, die wij hier niet in haar geheele treurigheid kunnen overnemen blijkt, onder meer, dat:

brieven zonder kruis aankomen wanneer er van den officieelen postzak geen spoor is;

dat op Curaçao brieven aankomen *met* kruis, maar *niet* in een postzak gesloten;

dat, wanneer tegelijk losse brieven zonder kruis en een postzak op een zelfde plaats arriveeren, de losse brieven van 8 tot 14 dagen *jonger* datum dragen, dan die in den zak;

dat brieven geadresseerd to the care of the Dutch Consul at Kingston (Jamaica) eigendunkelijk door de postautoriteiten werden opgezonden naar Martinique;

dat van een postzak zelf gewoonlijk geen sprake was, doch de brieven waren bijeengebonden in pakjes, met *of zonder* kartonnen adresje, welk laatste geschreven met rood potlood.

Verder deelt schrijver nog mede, bij een vorige gelegenheid te hebben opgemerkt, dat brieven, die voorbedachtelijk *niet* van een kruis voorzien waren, toch zulk een versiering droegen bij aankomst, die er door de hh. postautoriteiten met de verzending belast, op hun eigen houtje was opgezet.

Het groote belang beseffende, dat verbonden is aan deze

aangelegenheid, brengt dit ons er van zelf toe deze zaak in ruimen kring te brengen en een lans te breken voor onze zeelieden, die 's lands driekleur in vreemde gewesten vertegenwoordigen. Men behoeft 's Konings rok niet gedragen te hebben om te begrijpen, dat de zeeman verre van huis met hunkerend verlangen op iedere plaats uitziet naar de mail, die hem de laatste berichten zal brengen van zijn dierbaren, die hem in 't geschreven woord zooveel liefs voor de oogen toovert, die hem weder in gedachten bij de zijnen doet verwijlen. Wanneer wij alleen het korps zeeofficieren eens beschouwen, zien wij dat ongeveer 80 pCt. der kapiteins ter zee gehuwd zijn. Voor de kapitein-luitenants en de luitenants ter zee 1e kl. wordt dit percentage resp. 75 en 60 pCt. Volgen de luitenants ter zee 2e kl., waarvan ook vele gehuwd of verloofd zijn. Van de onderofficieren en mindere schepelingen staan ons geen getallen ten dienste, doch naar een globale schatting zal bij de eerste categorie van opvarenden het percentage eerder boven de 75 pCt. dan daaronder vallen. Komen dus de mails ongeregeld, of wel heelemaal niet aan, op de plaatsen waar zij billijkerwijze verwacht kunnen worden, dan verwekt dit een teleurstelling, die aan kwaad humeur grenst. Dat kwade humeur, nauw merkbaar bij den kommandant, die zijn best doet zich er tegen te verzetten, groeit aan met vele individueele kwade humeurtjes naarmate het lager daalt op de hiërarchieke ladder en het frissche briesje van misnoegen, dat in de kajuit waaide, is aangegroeid tot een storm, wanneer het tusschendeks bereikt heeft.

Inderdaad, wij gelooven niet te veel gezegd te hebben, toen wij deze quaestie belangrijk noemden. De goede geest, de opgewektheid en lust in den dienst aan boord van onze oorlogsbodems in den vreemde hangen er ten nauwste mee samen. Wanneer deze stelling nog een bewijs behoefde, zouden wij dat vinden in Duitschland, waar, volgens het „Tijdschrift voor posterijen en telegraphie" van 30 Januari 1899, de postdienst voor de buitenslands vertoevende schepen een afzonderlijk bureau uitmaakt van het generaal Postdepartement, met een hoofdcommies als chef. Dit bureau, dat in rechtstreeksche verbinding staat met het Departement van Marine voor de bewegingen der schepen, heeft enkel en alleen de zorg voor den Marine-postdienst. Zoo Duitschland dat groote belang inziet, waarom kan dan onze postadministratie dat ook niet. Wij deelen de meening ten volle, dat aan de verzending der brievenmalen per postzak groote voordeelen verbonden kunnen zijn. Onze zeelieden en hun gezinnen zijn nu eenmaal geen calligrafen en menig half leesbaar Hollandsch adres, dat hier nog ontcijferd kan worden, maakt in den vreemde een brief onbestelbaar. Maar dan moet die verzending per postzak geregeld en met zorg plaats hebben en langs den kortsten weg, dien losse brieven ook nemen. Zooals het nu gaat is het treurig en maken de tot pakjes gebonden brieven, de potloodadressen en de ongeregelde verzending den indruk, alsof dit deel der postbemoeiingen zoo'n

beetje in den vrijen tijd wordt afgehandeld. De conclusie, waartoe H. I. A. in het Marineblad dan ook komt, dat het beter is vooralsnog de brieven zonder kruis te verzenden, komt ons voor onlogisch te zijn, sedert die heer ons een weinig hooger vertelt, dat de post er eigendunkelijk *toch* een kruis op teekent. Ook zijn weinig pretentieuse slotzin, voor het wisselen eener geregelde en vlugge correspondentie zullen wij (er) nog wat geduld (mede) moeten oefenen, willen wij niet gaarne onderschrijven. Onze zeelieden hebben geduld genoeg gehad, zij hebben bij het begin der regeling in 1896 met lijdzaamheid en de hoop op een „later beter" zonder een enkele klacht teleurstellingen geslikt, nu 3 jaren later hebben zij recht te wenschen, ja *te eischen*, dat het goed ga. Door onderlinge correspondentie met de betrokken postbesturen en door de rapporten en voorlichtingen van ons consulaatswezen, mag de Nederlandsche postadministratie geacht worden volkomen op de hoogte te wezen van de snelste verbindingen. Het Departement van Marine, wij twijfelen er geen oogenblik aan, houdt de post voortdurend op de hoogte van de vermoedelijke data van aankomst onzer schepen. In onze dagen varen mailbooten met de juistheid van een sneltrein en het is dan ook niet redelijkerwijze aan te nemen, dat het niet goed zou gaan, wanneer de wil daartoe er ware. Of echter die wil er op het oogenblik is, moeten wij na het bovenstaande tot ons leedwezen betwijfelen. Het schoone Koninklijk woord, „dat Nederland groot zij in alles, waarin ook een klein land groot kan zijn" schijnt tot de post nog niet doorgedrongen. Wij denken daarbij onwillekeurig ook aan het kleingeestig en kinderachtig vitten met Ansichtsbriefkaarten en dergelijke.

Van harte hopen wij intusschen, dat Z. E. de Minister van Marine, die ook bij andere gelegenheden blijk heeft gegeven een open oog te hebben voor de belangen van zijn personeel, in deze een krachtige pressie zal willen uitoefenen, opdat alleszins billijke en gegronde klachten, zooals die van H. I. A., niet meer behoeven voor te komen.

„Alg. Handelsblad" van 19 Juli 1899.

Gekleurd glas in het vuurgevecht. — Voor een paar dagen deelden wij mede, dat in Amerika toepassingen worden gemaakt met gekleurd glas, om de gassen van rookloos kruit waar te nemen.

Aan „Het N. v. d. D." wordt thans bericht, dat in de legerplaats bij Oldebroek mede gekleurd glas wordt gebezigd, om in den nacht de vlam in het springpunt van granaatkartetsen waar te nemen in het veld der observatie-kijkers, teneinde ook bij duisternis de springhoogte te meten.

Door een metalen gepolijst vlak wordt de verdeelde glasplaat lichtgeel verlicht. De vlam van de granaatkartets is donkerrood, welke duidelijk op het lichtgeel afsteekt.

Het voornemen bestaat, om ook hier dergelijke proeven te nemen als in Amerika. Mocht dit eenvoudig middel werkelijk

goed blijken, dan zou weder een groot voordeel zijn bereikt.

Het rookloos buskruit vindt zijn groote voordeel juist in het daardoor moeilijk ontdekken van de vijandelijke opstelling.

Vindt de waarnemer nu een middel om de kleur der gassen, b.v. op een lila veld toch te doen uitkomen, dan dient men aan de andere zijde weder naar ontwikkeling van gassen te streven, welke daarvoor niet geschikt zijn.

Ook op dit gebied, meer van wetenschappelijken, van zuiver schei- en natuurkundigen aard, is dus een wedstrijd aanstaande.

Zal het ook aldus gaan met den knal?

Men weet toch, dat ook welgeslaagde proeven zijn genomen met vermindering van den knal. Welnu: door toestellen te maken, welke dien geringen knal meer nauwkeurig opvangen, sterker trilling in den ontvanger veroorzaken, wordt ook dit voordeel weder veronzijdigd.

Nog meldt men aan het blad, dat de verlichting van den observatie-kijker bovengenoemd het denkbeeld is van een onderofficier. 't Belooft eene belangrijke uitvinding te zullen blijken.

MARINE-JACHTCLUB AFDEELING WILLEMSOORD.

In de algemeene vergadering der Marine-Jachtclub op Zaterdag 17 Juni j.l. is, bij de behandeling van punt 4 der convocatie, met algemeene stemmen besloten tot oprichting der afdeeling „Willemsoord".

In de afdeelingsvergadering dienzelfden avond gehouden, zijn tot leden van het bestuur der afdeeling Willemsoord gekozen:

J. F. Hosang, luit. t/zee 1e kl., president.
J. G. W. J. Eilerts de Haan, luit. t/zee 2e kl. }
K. F. Sluys, id. }
C. J. Canters, id. } leden.
T. J. Creyghton, id. }
W. C. Loudon, id. }

Het afdeelingsbestuur heeft in zijn eerste vergadering benoemd tot secretaris den luit. t/zee 2e kl. C. J. Canters.

Leden der Marine-Jachtclub buiten Nieuwediep woonachtig, die als lid der afdeeling Willemsoord wenschen te worden ingeschreven, worden verzocht hiervan opgave te willen doen aan den secretaris.

Roeiliefhebbers worden verzocht opgave te doen van de door hen gewenschte roeivaartuigen, opdat het bestuur in zijne voorstellen tot aanschaffing van dit materieel hiermede rekening kan houden.

Het Bestuur.

KORTE MEDEDEELINGEN.

NEDERLAND.

Hr. Ms. **„Zeeland"** onder bevel van den kapt. ter zee A. G. Ellis kwam den 16^{den} Juni te Curaçao aan, aanvaardde 1 Juli de terugreis naar Nederland, kwam den 4^{en} te St. Lucia aan, vervolgde op den 8sten de reis en arriveerde den 26^{en} te Nieuwediep.

Hr. Ms. **„Friesland"** onder bevel van den kapt. ter zee L. A. H. Lamie vertrok den 21ste Juni van Manilla.

Hr. Ms. **„v. Gogh"** onder bevel van den luit. ter zee 1^{e} kl. W. D. H. Baron van Asbeck, kwam den 10^{den} Juni te Aden aan, vertrok den 12^{den} weder van daar, arriveerde den 23sten te Colombo, zette de reis op den 29sten voort en bereikte den 7^{den} Juli Oleh-leh.

Hr. Ms. **„Castor"** en **„Pollux"** respectievelijk onder bevel van den kapt.-luit. ter zee P. S. R. Wolterbeek en den luit. ter zee 1^{e} kl. W. Th. van Vloten, kwamen den 12^{den} Juli te Nieuwediep aan en vertrokken den 19^{den} weder tot het maken van een kruistocht in de Noordzee.

Hr. Ms. **„Suriname"** werd op 22 Juni te Hellevoetsluis buiten dienst gesteld en de kapt.-luit. ter zee A. C. van der Sande Lacoste eervol van het bevel ontheven.

In de Roode Zee, dwars van Mokka werd H. M. „v. Gogh" achterop geloopen door den poststoomer **„Bayern"** van de Norddeutsche Lloyd. Dit schip vroeg den naam van de „v. Gogh", en seinde na bekomen antwoord: „ik heb brieven voor u, kunt gij een boot zenden"? Nadat terug geseind was „ja" stopte de stoomer en ontving de „v. Gogh" zijn mail, terwijl de Duitsche kapel de Nederlandsche volksliederen speelde.

De mail bestond uit den officieelen postzak en losse brieven van lateren datum. Dat deze attentie op hoogen prijs werd gesteld behoeft niet gezegd te worden; maar zij verdient de aandacht als een staaltje van de regeling van den Duitschen scheepspostdienst.

Sedert eenige jaren worden door tal van buitenlandsche Stoomvaartmaatschappijen de voortstuwers der schepen wit geverfd.

Dit voldoet zeer goed en wordt meer en meer toegepast. Als verf wordt dikwijls Ripolin gebezigd.

Den 11[den] Juli werd namens een aantal officieren en oud-officieren den gepensioneerden kapitein ter zee L. C. ROVERS, thans Directeur der Zeevaartschool te Amsterdam, als huldeblijk aangeboden een kunstvoorwerp in zilver op marmeren voet, voorstellende een stoomende spar- en vischtorpedoboot, waarbij een gecalligrapheerde lijst met de namen der gevers was gevoegd.

ARGENTIJNSCHE REPUBLIEK.

Het transportschip **„Villarino"** van 1000 ton, 900 P.K. en 25 mijl, hetwelk munitie moest overbrengen, is bij de Blanca-eilanden, dicht bij de baai van Camarones vergaan.

(*le Yacht*).

BRAZILIE.

Op de werf van YARROW is men bezig met de voltooiing van twee rivierkanonneerbooten **„Marrapatta"** en **„Mercedes"** van 27 M. lengte met een snelheid van 12 mijl. (*le Yacht*).

Den 6[en] Juli is van stapel geloopen het slagschip **„Maréchal Floriano"**, gebouwd door „la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée" voor rekening van het Braziliaansche Gouvernement. Dit schip, van het type der „Maréchal Deodoro", is 81.5 M. lang, 14.6 M. breed en heeft 4 M. diepgang bij een waterverplaatsing van circa 3162 ton. De bewapening bestaat uit: twee ARMSTRONG-kanonnen van 24 cM., vier kanonnen van 12 cM., twee mortieren van 15 cM., vier kanonnen van 5,7 cM. en twee van 3,7 cM. (*le Yacht*).

CHINA.

Torpedobootjager **„Hoi-Lung"** heeft de buitengewone snelheid van 35,2 mijl bereikt. De 3 eveneens bij SCHICHAU gebouwde zusterschepen **„Hoi-Nju"**, **„Hoi-Tsching"** en **„Hoi-Hoc"** hebben hunne proeftochten volbracht en zullen de reis naar China aanvaarden. Met 67 ton steenkolen zullen zij met 14 mijlsvaart 5000 zeemijlen kunnen afleggen. (*Mitth.*).

De kruiser **„Mai-Chi"** van 4300 ton, 17000 P.K., 23 mijl, gebouwd door ARMSTRONG, is begin Juni onder Engelsche vlag naar China vertrokken. (*le Yacht*).

DUITSCHLAND.

Het pantserschip **„Kaiser Wilhelm der Grosze"** is den 1[en] Juni op de werf „Germania" te Kiel te water gelaten. Afmetingen: lengte 116,75 M., breedte 20,6 M., gemidd. diepgang 7,92 M., waterverplaatsing 11100 ton. De gehard HARVEY nikkelstalen pantsergordel is 2 M. hoog en strekt zich uit van vooruit tot

over $^4/_5$ der lengte, met eene dikte van 152 à 305 mM., het achterschip wordt door een dek van 76 mM. beschermd, dat daarna afneemt tot 68 mM.; daarboven is een tweede licht gepantserd dek van 20 mM., de commandotoren heeft aan den voorkant een dikte van 254, aan den achterkant van 150 mM. Drie verticale triple-expansie-machines in drie afzonderlijke compartimenten, zullen hun stoom ontvangen uit 12 ketels, waarvan 8 cylindrisch, bestemd voor den gewonen dienst en 4 pijpketels voor spoedeischend stoomopstoken of wel om het geheele vermogen van 13000 P.K. te ontwikkelen, hetgeen een snelheid van 18 mijl moet verzekeren. De normale kolenvoorraad bedraagt 650 ton, maar kan met nog 350 ton verhoogd worden.

De bewapening, geheel uit snelvurend geschut bestaande, bevat IV kns. van 24 cM. van 40 kaliber, opgesteld in 2 barbetten met 250 mM. HARVEY-staal; XVIII van 15 cM. van 40 kal., waarvan 12 in afzonderlijke kazematten van 150 mM. en 6 in kleine draaibare torens van 150 mM.; XII van 8,8 cM. met schilden; XII van 3,7 cM., en XII mitrailleuses; eindelijk één boeg- en één heklanceerbuis en vier lanceerinrichtingen in de breede zijden.

(*le Yacht*).

Een pantserschip van 11200 ton, gewijzigd type **„Kaiser Friedrich III"** is te Wilhelmshaven op stapel gezet.

(*le Yacht*).

Volgens „le Yacht" zouden er op 't pantserschip **„Kurfürst Fr. Wilhelm"** met bevredigende resultaten proeven genomen zijn om door electrische overbrenging uit den commandotoren de jaag- en retraitestukken te richten. Deze inrichting is een uitvinding van den Vice-Admiraal THOMSEN.

ENGELAND.

De gepantserde kruiser van 9800 ton en 23 mijl, die na het te water laten van de „London" (15000 ton en 18000 P.K.) te Portsmouth gebouwd zal worden, zal **„Kent"** genoemd worden.

Te Pembroke is een 23 mijls gepantserde kruiser van hetzelfde type besteld, welke **„Essex"** zal heeten, terwijl de gepantserde kruisers, die te Glasgow bij de „Fairfield-Company" en de „London and Glasgow Shipbuilding and Engineering Company" besteld zijn, respectievelijk **„Bedford"** en **„Monmouth"** zullen genoemd worden.

(*le Yacht*).

In het meer van Nyassa te Fort Johnston is te water gelaten de **„Guendolen"**, een kleine kanonneerboot te Greenwich gebouwd, welke in gedeelten naar Afrika getransporteerd zal worden. Afmetingen: lengte 39,62 M., breedte 7,31 M., diepgang 3 M., bij eene waterverplaatsing van 350 ton; een vermogen van 375 P.K. en 2 schroeven zullen een vaart van 12 mijl geven. De bewapening bestaat uit vier kns. van 4,7 cM.

snelvuur, en vier mitrailleuses. Dit vaartuig, dat 400 man kan bergen, is het negende van dit type, hetwelk naar deze streken gaat.

(*le Yacht*).

De rivier-kanonneerboot „**Thistle**" is den 22en Juni te water gelaten te Glasgow, gereed voor haar proeftochten. Afmetingen: lengte 54.9 M., breedte 10.05 M., diepgang 2.45 M.; waterverplaatsing 710 ton; twee onderling onafhankelijke triple-expansie-machines met drie cylinders met twee waterpijpketels van YARROW, zullen, 1300 P.K. ontwikkelende, eene snelheid van 13.5 mijl ontwikkelen.

Bewapening: II kanonnen van 10.2 cM. snelvuur, IV van 7.6 cM. snelvuur en X Maxim-mitrailleuses. Bemanning 70 koppen.

(*le Yacht*).

De kruiser 3[e] kl. „**Pioneer**" van 2135 ton, 7000 P.K. en 20 mijl, is den 28en Juni te Chatham te water gelaten.

(*le Yacht*).

De 3[e] kl. kr. „**Barham**" van 1830 ton deed een proeftocht met gef. trek. Met een keteldruk van 10.2 atm. werden verkregen 210 omw., 6150 P.K. en iets meer dan 19 mijl. Op enkele oogenblikken werd 6400 P.K. ontwikkeld. Men denkt als dienstvaart 17 mijl te kunnen behouden. (*le Yacht*).

De torp.-jager. „**Cygnet**" van THORNYCROFT deed een proeftocht die niettegenstaande een harden wind, zeer bevredigend was. Het gemidd. van een 3-uurs tocht gaf 30.3 mijl. Het gemidd. van 6 runs op de gem. mijl 30.36 met 395 omwentelingen.

(*le Yacht*).

De kan.boot „**Dwarf**" van 710 ton deed 3 proeftochten. Een proeftocht van 30 uren met 14 atm. keteldruk, gaf 227 omw., 702 P.K. en 11.6 mijl, kolenverbruik 1.1 K.G. per uur per I.P.K.

Een proeftocht van 8 uren met nat. trek gaf 959 P.K. 247 omwentelingen, gemidd. vaart 13.1 mijl.

Een 4-uurs tocht met gef. trek en 1300 P.K. was bevredigend.

(*le Yacht*).

De kruiser „**Pyramus**" deed een 30-uurs proeftocht met 3500 P.K., ontwikkeld werden 3605 P.K., gevende 176 omwentelingen en een gemidd. vaart van 17.5 mijl met een kolenverbruik van 0.95 K.G. (*le Yacht*).

Kruiser 2[e] kl. „**Highflyer**" 5600 ton heeft op den proeftocht van 8 uur 10344 I.P.K. ontwikkeld, gevende een gemiddelde snelheid van 20.1 mijl, bij een kolenverbruik van 0.67 per uur per I.P.K. (*le Yacht*).

Kruiser 3e kl. „**Prometheus**" 2135 ton heeft de navolgende proeftochten gedaan:
gedurende 30 uur, halve kracht 3556 I.P.K. 17.5 mijl,
„ 8 uur, volle kracht, met nat. trek 5183 I.P.K. 19.8 mijl,
„ 4 uur, volle kr., kunstm. trek 7274 I.P.K. 20.8 mijl.
De „**Perseus**" van hetzelfde type ontwikkelde bij den 4-uurs volle kracht proeftocht 7058 I.P.K. en 20 mijl. (*le Yacht*).

De begrooting voor 1899/1900 beloopt 26.594.500 pd.st. tegen 23.778.400 pdst. in 1898/'99..

De verhooging van 2.816.100 pd.st., ontstaat door de personeelvermeerdering, waarvoor 452.600 pd.st. meer uitgetrokken wordt, verder door vermeerdering van 40.900 pd.st. op verschillende hoofdstukken, 145.000 pd.st. voor verschillende werken te water of aan den wal, vesperringen, havenverbeteringen enz. 161.600 pd.st. voor bewapening en 2.016.000 pd.st. voor aanbouw. Van deze laatste verhooging ontstaan 2.000.000 door het programma van aanbouw in het voorjaar aangenomen.

In het voorjaar reeds werd aangenomen het personeel met 6340 man te vermeerderen, nu echter wordt nog een vermeerdering van 4250 man voorgesteld, zoodat dan het geheele personeel, officieren, matrozen, jongens, kustwacht en mariniers 110.640 man groot zal zijn, waardoor er 463 officieren, 1700 onderoff. en matrozen, 215 machinisten, 1000 stokers, 172 verschillende beambten, 500 mariniers en 200 jongens meer zullen zijn.

Om het aantal officieren spoediger compleet te hebben kunnen 50 officieren van de handelsvloot bij de marine overgaan; zij worden op een aparte ranglijst gesteld en volgen de bestaande regelingen en grondslagen.

De 4 pantserschepen, die volgens de aanvullingsbegrooting van dit voorjaar aangebouwd worden, staan tusschen de „Formidable"- en „Canopus"-klasse. Zij worden bijna even zwaar bewapend als de „Formidable", echter lichter gepantserd en krijgen grootere snelheid. Zij zijn bekend onder den naam van „Duncan"-klasse, worden 123.4 M. lang tusschen de loodlijnen, 23 cM. breed, 8.07 M. gemidd. diepgang en 14.000 ton waterverplaatsing. Met natuurlijken trek zullen zij met een vermogen van 18000 I.P.K. 19 mijl loopen. Zij worden bewapend met IV 30.5 cM. kns. in twee barbette-torens, XII 15 cM. snelv.kns. in kasematten, XII 6.7 cM. en VI 4.7 cM, snelv.kns. en verder IV lanceerbuizen.

Het gordelpantser is 178 mM. dik, en neemt naar beneden sterk in dikte af, de pantsers der barbetten zijn 279 mM. en der kazematen 152 mM.; alles van het beste pantsermaterieel.

De Belleville-ketels worden van economisatoren voorzien; de 19 mijlsvaart moet met natuurlijken trek in een 8 uursproeftocht behouden worden; voor reizen moet met kalm water 18 mijl gebruikt kunnen worden.

In gewone omstandigheden moet zij 900 ton kolen bergen,

doch moeten er 2000 ton geborgen kunnen worden in bijzondere gevallen.

De 4 gepantserde kruisers, waarvan 2 reeds op de vorige begrooting en 2 bij de aanvullingsbegrooting zijn toegestaan, zijn als de „Drake"-klasse bekend. Zij worden 152.4 cM. lang tusschen de loodlijnen, 21.6 cM breed en krijgen een gemiddelden diepgang van 7.9 M., een waterverplaatsing van 14.100 ton.

Met natuurlijken trek zullen zij met een vermogen van 30.000 I.P.K. 23 mijl loopen. De bewapening bestaat uit II 23 cM. kns. in barbette-torens, XVI 15 cM. snelv.kns. in kasematten, XIV 7.6 cM. en III 4.7 cM. snelv.kns. en 2 lanceerbuizen.

Het gordelpantser is 150 mM. dik, de pantserdekken zijn evenzoo ingericht als op de „Canopus" en „Cressy".

De vaart moet op den 8 uursproeftocht met open vuurplaatsen 23 mijl zijn, terwijl de voordeeligste vaart 21 mijl moet wezen. Bij de proeftochten zullen er 1250 ton kolen aan boord zijn, zij kunnen echter 2500 ton bergen.

Op deze begrooting wordt voorgesteld de aanbouw van:

Twee slagschepen, waarvan de details nog onbekend zijn.

Twee gepantserde kruisers 1e kl. van 9800 ton.

Drie kleine kruisers, waarvan de plannen nog niet uitgewerkt zijn en

Twee sloops. als de „Phoenix" en „Algerine" voor 't bevaren van rivieren.

Verder voor twee afgekeurde torp.booten 1e kl., twee nieuwe.

(Mitth. a/d. Geb. des Seew.).

Nadat er eenige manden geleden op alle slagschepen **een net** is ingevoerd, dat boven de batterij gespannen wordt tegen scherven en neervallende stukken materieel, is nu besloten dat dit net ook verstrekt zal worden op alle kruisers 1e en 2e kl., niettegenstaande de hooge kosten, die dit besluit met zich brengt. Men is hiertoe gekomen, nadat het uit genomen proeven gebleken was, dat zulk een net van bijzonder nut is. *(le Yacht).*

Na talrijke proefnemingen is door de officieren van het torpedo-instructieschip „**Vernon**" een mes vervaardigd, dat in staat is de zwaarste trossen door te snijden, welke dienen moeten als versperringen bij havenverdediging. De uitwerking wordt verhoogd door de explosie van schietkatoen. *(le Yacht).*

De wapenfabriek van ARMSTRONG te Elswick is door brand geheel vernield. De schade wordt op $2^1/_2$ millioen gulden geschat.

FRANKRIJK.

In Brest zal een gepantserde kruiser van 10000 ton gebouwd worden, genaamd de „**Marseillaise**", van het type „Condé" en „Sully". Lengte over alles 138 M., breedte 20 M., waterverplaatsing 10014 ton.

De verticale triple-expansie-machines zullen drie voortstuwers in beweging brengen en hun stoom ontvangen uit pijpketels; eene snelheid van 21 mijl wordt verwacht. De kolenvoorraad bedraagt 970 ton, doch kan tot 1590 ton opgevoerd worden. De actionsradius moet bij normalen voorraad 6500 mijl met 10 mijlsvaart en 1230 mijl bij de grootste snelheid bedragen. Bij voorraad van 1590 ton worden deze afstanden respectievelijk 10400 en 1940 mijl.

De bescherming bestaat uit een pantsergordel van 150 mM., een boordpantser ter bescherming der batterij van 130 mM. en voor de torens 200 mM.; het pantserdek is 50 mM. zwaar. De bewapening zal bestaan uit II kns van 194 mM., VIII van 64 mM. snelvuur, VI van 100 mM., XVIII van 47 mM., VI van 37 mM., II van 65 mM. en vier torpedolanceerinrichtingen, waarvan twee onder water.

De plannen zijn afkomstig van M. Bertin, welke ook die van de „Jeanne d'Arc" ontworpen heeft. *(le Yacht)*.

De kanonneerboot „**Décidée**" is van stapel geloopen en wel nagenoeg geheel gereed. Er zijn drie masten, waarvan slechts de voorste vierkant getuigd.

Voornaamste afmetingen: lengte 56.3 M., breedte 7.49 M., diepgang achter 3.75 M., waterverplaatsing 629 ton. Zij wordt voortbewogen door ééne schroef, hare beweegkracht ontleenende aan eene horizontale triple-expansie-machine met verdampersysteem Niclausse. Vermoedelijke snelheid 13 mijl; een kolenvoorraad van 73 ton is voldoende om 2500 mijlen met een 10 mijlsvaart of 1000 mijlen met 13-mijlsvaart af te leggen.

Bewapening bestaat uit: II kns van 10 cM, IV van 6.5 cM. en IV van 3.7 cM., alle snelvurend, geen torpedolanceerbuizen. *(le Yacht)*.

Met goed gevolg is op de werf „Normand" te water gelaten de aviso torpedobootjager „**Hallebarde**" van het type „Durandal". Lengte 55 M., breedte op de waterlijn 5.94 M. Waterverplaatsing 308.5 ton. Twee triple-expansie machines, gevoed door waterpijpketels van Normand, zullen twee schroeven in beweging brengen. *(le Yacht)*.

De nieuwe onderzeesche torpedoboot „**Morse**", gebouwd volgens de plannen van den ingenieur Romazotti, is te water gelaten. De „Morse" is een verbeterd type „Gustave Zédé. Lengte 36 M., breedte 2.75 M., waterverpl. 146 ton. Een electrische motor met één voortstuwer moet een 13 mijls vaart verzekeren. De bewapening bestaat uit één enkele lanceerbuis. De kosten worden gerekend op 648000 francs. *(le Yacht)*.

De torp.jager „**Dunois**" deed een vollekrachts proeftocht, en bereikte slechts 21.7 mijl, in plaats van 23 die verwacht werden, met een vermogen dat het vastgestelde ver overschreed; 270 omwentelingen werden verkregen. *(le Yacht)*.

De **„Lansquenet"** deed wederom een proeftocht en verkreeg 22 mijl, waarbij echter de inrichtingen voor gef. trek defect raakten. (*le Yacht*).

Torpedobootjager **„Durandal"** deed een proeftocht tot het bepalen van steenkoolverbruik bij 14 mijlsvaart. Het verbruik bleef beneden 26 K.G. per M^2 roosteroppervlak. (*Mitth.*).

Aangaande de **„Jeanne d'Arc"**, welke den 8en Juni te Toulon te water is gelaten, zegt de „Engineer":

De „Jeanne d'Arc" is in sommige opzichten wel het belangrijkste schip, dat tot nu toe voor de Fransche marine gebouwd is geworden, en dit groote belang is meer in hare bestemming dan in het schip zelf gelegen. Vele Franschen toch zien in haar een type van schip, waarvoor het perfide Albion de baan zal moeten ruimen; zij zal de „Powerfuls" en de „Diadems" van de zeeën moeten verjagen, en de groote kracht moet gevonden worden in hare snelheid, die haar tegen slagschepen beschermt. Eene vergelijking van deze genoemde drie typen doet ons echter zien, dat de bescherming van de waterlijn en de snelheid ten voordeele van de „Jeanne d'Arc" zijn, maar dat hare bewapening belangrijk in de minderheid is ten gevolge van het gemis van kanonnen van 3".

(*Army and Navy Journal*).

ITALIË.

De werf te Tarente krijgt een **gepantserden kruiser** in aanbouw, volgens de plannen van den ingenieur MARTINEZ. Deze bodem zal de eerste zijn van eene serie van dit type, hetwelk een groot defensief en offensief vermogen zal hebben.

(*le Yacht*).

Te Tarente is een begin gemaakt met den aanbouw van den kruiser 2e klasse **„Basilicata"**.

De kleine kruisers **„Agordat"** en **„Coatit"** van 1313 ton, 7500 P.K. en 22 mijl moeten in den loop van Juni te Castellamare te water gelaten worden. (*le Yacht*).

De gepantserde kruiser **„Garibaldi"** is den 29sten Juni bij ANSALDO te Sestri Ponente te water gelaten. Voornaamste afmetingen: lengte over alles: 108.85 M., breedte 18.2 M., diepgang 7.1 M., waterverplaatsing 7400 ton. De bescherming bestaat uit een gordelpantser van 150 mM., afnemende tot 80 mM. naar de uiteinden; over de helft der lengte is een reduit gevormd van dezelfde dikte voor en achter afgesloten door gepantserde dwarsschotten van 120 mM.; het pantserdek over het geheele schip is 30 à 40 mM. De groote geschuttorens zijn 150 mM. en de commandotoren 120 mM. dik. Twee verticale triple-expansie-machines en 24 waterpijpketels van NICLAUSSE

zullen 13500 P.K. ontwikkelen en eene snelheid van ten minste 20 mijl verzekeren. De kolenvoorraad van 700 ton kan tot 1500 ton worden opgevoerd; de rayon d'action zal bij 10 mijlsvaart 9300 mijl bedragen.

Bewapening: een kanon van 25.4 cM. snelvuur in een toren vooruit, II van 20.3 cM. snelvuur in een toren achteruit; XIV van 15.2 cM. snelvuur; X van 7.6 cM., VI van 4.7 cM., II MAXIM-mitrailleuses en IV onderwaterlanceerinrichtingen van een nieuw model.

Een dergelijke kruiser wordt gebouwd te Livorno, bij ORLANDO, en zal in December van stapel loopen. *(le Yacht).*

De begrooting 1899/1900 is 115.425.848,88 Lire, d. w. z. 3.822.202 Lire meer dan het vorige jaar. Hiervan zijn voor aanbouw gelden uitgetrokken voor het afbouwen van het pantserschip „Benedetto Brin" en „Regina Margheritta", den kruiser „Francesco Ferrucio" en een tweeden van dezelfde klasse; verder voor aanbouw van verscheidene torpedobootjagers, torpedobooten, een hooge-zee-sleepboot, een tender enz.

Verder wijst de begrooting een verhooging aan van 1.112.000 Lire voor aanbouw en navigatiepremiën voor stoom- en zeilschepen van de koopvaardijvloot.

(Mitth a/d Geb. der Seew.).

JAPAN.

De kruiser van 15200 ton, 15000 P.K. en 18 mijl, in aanbouw bij VICKERS, heeft den naam van „**Mikasa**" gekregen; de derde gepantserde kruiser van het „Asama"-type, van 9750 ton, 18000 P.K. en 21.25 mijl, in aanbouw bij ARMSTRONG te Elswick, dien van „**Iwate-Eewartee**". *(le Yacht).*

Het Gouvernement schijnt besteld te hebben: één kruiser 3e klasse, twee torpedokanonneerbooten, elf torpedobooten 1e kl. en zestien id. 2e klasse. *(le Yacht).*

Een nieuw slagschip „**Hatsuse**", van een gewijzigd type „Shikishima", is den 27sten Juni bij ARMSTRONG te Elswick van stapel geloopen. Hoofdafmetingen: lengte over alles: 134 M., breedte 23.3 M., gemidd. diepgang 8.23 M., deplacement 15140 ton. De bescherming bestaat uit een pantsergordel over de geheele lengte van 229 mM. in het midden, afnemende tot 102 mM. naar de uiteinden; een zijpantser van 152 mM. over 76 M. der lengte, een citadel vormende, afgesloten door twee gepantserde dwarsschotten van 305 mM. dikte. Voor het geschut van 30.5 cM. zijn barbettetorens aangebracht. Een pantserdek over de geheele lengte onder de waterlijn is in het horizontale gedeelte 63 mM. dik en in de hellende gedeelten 102 mM., maar afnemende naar voren en naar achteren. De kolen boven dit dek in de zijden dienen tevens tot bescherming. Bovendien is het opperdek nog van 25 m.M. staal.

Twee triple-expansie-machines met waterpijpketels ontwikkelen 14500 P.K. en geven een snelheid van minstens 18 mijl. De normale kolenvoorraad van 700 ton kan tot 1690 ton zoo noodig worden opgevoerd.

Bewapening bestaat uit: IV kanonnen van 30.5 cM., nieuw model ARMSTRONG snelvuur, twee aan twee voor- en achteruit in torens opgesteld, XIV van 15.2 cM. snelvuur van 45 kaliber, XX van 7.6 cM., XII van 4.7 cM., waarvan twee in ieder der twee gevechtsmarsen, en eindelijk vijf lanceerinrichtingen, waarvan één bovenwater in den boeg en vier onder water.

(*le Yacht*).

De torpedobootjager **„Suzanarnie"**, de vierde, die bij YARROW is gebouwd, is den 8sten Juli van stapel geloopen.

(*le Yacht*).

De gepantserde kruiser 1e klasse **„Yakumo"**, gebouwd bij VULCAN te Stettin, is den 8sten Juli te water gelaten.

Hoofdafmetingen: lengte 120.9 M., breedte 19.5 M., diepgang 7.25 M., deplacement 9850 ton. Een pantsergordel, die naar de uiteinden in dikte afneemt, dwarsscheepsche pantserschotten tegen enfileerend vuur en een beschermd dek van voren naar achteren vormen de bescherming. Twee verticale triple-expansie-machines moeten bij natuurlijken trek met 11200 P.K. 18 mijl en bij geforceerden trek met 15500 P.K. 20 mijl verzekeren. De bewapening, ARMSTRONG-geschut, bestaat uit IV kns. van 20.3 cM. snelvuur in gepantserde torens voor- en achteruit, XIV kns. van 15.2 cM. snelvuur, XII van 7.6 cM. en VII van 4.9 cM.; bovendien 5 lanceerinrichtingen, waarvan vier onder water. Een groote stoomsloep krijgt nog 2 torpedolanceerinrichtingen.

De gepantserde kruiser „**Tschitose**", gebouwd te San Francisco, heeft 22.87 mijl behouden bij een proeftocht van 2u 45m. De grootste vaart bedroeg 23.76 mijl. Zij heeft 4760 ton waterverplaatsing, lengte 122.5 M., diepgang 5.3 M. De machines zijn triple-compound met een vermogen van 15000 I.P.K.

De bewapening bestaat uit twee 20 cM., tien 10 cM., twaalf 7.6 cM., zes 4.7 cM. snelvuurkanonnen, benevens 5 lanceerbuizen.

(*Mitth. a/d Geb. des Seew.*).

NOORWEGEN.

De begrooting 1899/1900 beloopt 3.894.062 kronen; voor aanbouw zijn 590.000 kronen uitgetrokken, zijnde bestemd voor het afbouwen der torpedobooten 1e kl., no. 7 en 8, en aanbouw van torpedoboot 1e kl., no. 9, voor 3 groote bewapende stoombarkassen en voor een transportschip.

(*Mitth. a/d Geb. des Seew.*).

ROEMENIË.

De begrooting 1899/1900 beloopt 1.599.070 Lire. In het voorjaar werd buitendien een buitengewoon krediet van 20 millioen toegestaan, waarvan 4 millioen voor aanbouw van Donaumonitors, 3 groote torpedobooten en voor uitrusting en torpedo materieel.

Volgens de wet van 30 Mei 1898 is nieuwe organisatie der Marine ingesteld, in dit jaar uit te voeren, waarbij de naam „Flotilje" ook verandert in „Marine". De Marine vormt een aparte afdeeling van het Ministerie van Oorlog.

(*Mitth. a/d Geb. des Seew.*).

RUSLAND.

De gepantserde kruiser **„Gromoboy"** is den 20[sten] Mei te water gelaten. Afmetingen: lengte 146.3 M., breedte 21 M., diepgang 7.92 M., bij eene waterverplaatsing van 12360 ton.

Hij heeft een gekoperde houten dubbeling en wordt over zijne geheele lengte beschermd door een gordel van 152 mM. HARVEY-staal, in het midden zelfs 230 mM., met een ruggesteun van 60 cM.; de batterij wordt beschermd door 127 mM.; het pantserdek loopt van voren naar achteren en heeft eene dikte van 75 mM. in het hellende gedeelte. Drie machines, welke drie schroeven in beweging brengen, ontvangende hun stoom uit 36 BELLEVILLE-ketels met économiseurs, ontwikkelen een vermogen van 14500 P.K., voldoende om een vaart van minstens 20 mijl te verzekeren. Er zijn tusschen de twee gevechtsmasten vier groote schoorsteenen.

De bewapening bestaat uit 64 stukken, t. w.: IV 203 mM. snelvuur in kazematten op het opperdek en wel twee vooruit en twee achteruit; XVI 152 mM. snelvuur, waarvan 10 in kazematten van 152 mM.; XX 76 mM. snelvuur. Verder zijn er nog 24 kanonnen van kleiner kaliber en mitrailleuses en zes torpedolanceerinrichtingen, waarvan 4 onder water.

(*le Yacht*).

De kruiser 2[e] kl. **„Pallade"**. van 6600 ton, 11000 P.K. en 20 mijl, zal in Juli te water gelaten worden van de werf aan de Newa. Daarna zal een pantserschip op stapel gezet worden van 13600 ton en 18 mijl, van het type „Cesarevitch", gebouwd aan de „Forges et Chantiers de la Méditerranée". (*le Yacht*).

Te water gelaten het transportschip **„Yenisei"**; afmetingen: lengte 91.5 M., breedte 11.9 M., waterverplaatsing 2500 ton; vermogen 4700 P.K. (*le Yacht*).

De begrooting 1899/1900 beloopt 83.065.000 roebel, tegen 67.051.044 in het vorige jaar. (*Mitth. a/d Geb. des Seew.*).

Er is besloten tot den aanbouw van **zes kruisers.**

Hoofdafmetingen: lengte over alles: 94.1 M., breedte 13.1

M.; gemidd. diepgang 5.1 M. Het gebruik van hout is tot een minimum beperkt en het hout langs electrischen weg onbrandbaar gemaakt. — Een waterdicht dek, beschermd door 12 cM. staal, strekt zich uit van 0.5 M. boven tot 0.9 M. onder de waterlijn, alle machinerieën beschermend. — De bewapening, geheel uit snelvurend geschut bestaande, bevat: X kanonnen van 12.7 cM. van 50 kaliber, VIII kanonnen van 5.7 cM., II van 3.7 cM. en IV stukken van Colt. — Bemanning 256 koppen.

(*le Yacht*).

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

Het nieuwe slagschip „**Ohio**", van 12500 ton, 16000 P.K. en 18.5 mijl, is den 19en Mei te San Francisco bij de „Union Iron Works" op stapel gezet. (*le Yacht*).

De torpedoboot „**Dahlgren**" (n°. 9), is met de machines aan boord aan de werf „Bath Iron Works" den 29sten Mei te water gelaten. Lengte 44 M., breedte 5 M., diepgang 1.40 M., waterverplaatsing 145 ton. Twee triple expansiemachines en twee waterpijpketels van Normand moeten 4200 P.K. ontwikkelen. en bij 340 omwentelingen eene snelheid van 30.5 mijl geven. De normale voorraad van kolen en petroleum bedraagt 32 ton. De bewapening bestaat uit IV kanonnen van 3.7 cM. snelvuur, en twee lanceerbuizen (oorspronkelijk was bepaald drie).

(*le Yacht*).

De torpedobootjager „**Stringham**" (n°. 19) is den 10en Juni bij Harlan en Hollingworth te water gelaten. Lengte over alles 70.4 M., breedte 6.5 M., diepgang 2 M., waterverplaatsing 340 ton. Twee verticale triple-expansie-machines met vier cylinders en vier waterpijpketels van Thornycroft zullen 7200 P.K. ontwikkelen en gedurende twee uur 30 mijl doen loopen. De bewapening bestaat uit VII kns. van 5.7 cM., zoodanig opgesteld dat zes daarvan gelijktijdig aan eene zijde kunnen vuur geven, en eindelijk twee lanceerinrichtingen. De bemanning bedraagt 63 koppen. (*le Yacht*).

De torpedoboot „**Dahlgren**" is 29 Mei te watergelaten. Dit vaartuig is gebouwd van gegalvaniseerd staal, heeft eene waterverplaatsing van 146 ton, een vermogen van 4200 P.K. en moet 30.5 mijl loopen. (*Army and Navy Journal*).

De torpedobootjager „**Goldsborough**" (n°. 20), gebouwd door Wolff en Zwicker, is den 4en Juli te water gelaten. Lengte 58.5 M., breedte 6.15 M., diepgang 1.52 M. bij eene waterverplaatsing van 247 ton. Twee triple-expansie-machines moeten met 5500 P.K. 30 mijl snelheid verzekeren. Kolenvoorraad bedraagt 130 ton. De bewapening bestaat uit 4 kanonnen van 5.7 cM. snelvurend en twee torpedolanceerbuizen.

(*le Yacht*).

Een klein jacht **„Sylph"**, bestemd voor den president, is volgens de plannen van den ingenieur GARDNER gebouwd.

Lengte 46.33 M,, breedte 6.10 M., diepgang 2.74 M., waterverpl. 159 ton; er zijn een verticale triple-expansie-machine en 2 waterpijpketels van ALMY. Vermogen 680 P.K., snelheid gedurende 6 uurs proeftocht 16 mijl. Bewapening: II kanonnen van 5.7 cM. vóór- en achteruit en II van 3.7 M. in de zijden.

(*le Yacht*).

De proeftochten met petroleum als brandstof met den torpedojager **„Surly"** zijn geëindigd, daar gebleken is dat zonder het aanbrengen van speciale inrichtingen tot het doen verdwijnen van de rook, petroleum in den practijk niet als brandstof bruikbaar is. Toen de proeven ongeveer een jaar geleden begonnen, koesterde men groote verwachtingen, daar men geloofde dat de vloeibare brandstof zindelijker en goedkooper zou zijn en door automatischen toevoer vele werkkrachten op de stookplaats zou besparen. Gedurende den loop der proeven ging de „Surly" eens naar zee en bevond men toen dat door de lage verdampende eigenschap van de olie snelheid en vermogen der machine ver beneden waren bij die, wanneer steenkool werd gebruikt.

Men hoopte echter door toegepaste verbeteringen het ontsnappen van warmte te voorkomen, maar het is niet gelukt den rook te doen verminderen. Indien de autoriteiten getracht hadden om een maximum van rook bij een minimum van stoom te voorschijn te roepen, dan zouden zij beter geslaagd zijn, maar dat was juist het tegenovergestelde van wat zij zochten. Toch behoorde dit onderzoek niet tot die, die van te voren voorbeschikt zijn om te mislukken daar de order was gegeven dat elke uitvinding beproefd moest worden tot dat succes verkregen was. Maar van begin tot einde was er geen vermindering in de dichtheid, en de vuilheid en den walgelijke reuk, dien de rook verspreidde.

Naar aanleiding van het springen van een **25 cM. kanon** te Sandy-Hook, is een uitgebreid onderzoek ingesteld naar de oorzaak.

De gesprongen vuurmond had al eenige schoten gedaan met $^3/_4$ der oorlogslading; toen deze laatste echter gebezigd werd sprong hij en werd het sluitstuk door een gepantserde opstelllng heen geslingerd, daarbij een officier doodende en een man verwondende. De vuurmond was voor dien tijd zonder gebreken.

De indrukking van den gasdrukmeter was zoo groot, dat men den druk niet op kan geven, wellicht is deze 50 ton per □" geweest. De commissie wijt deze hooge spanning aan eenige onregelmatigheid in de verbranding van het rookvrij kruit bij deze lading gebezigd, tengevolge van de gehalte en vorm van den korrel doch niet wat de chemische samenstelling betreft.

Het kruit bestond uit korrels met vele gaten geperforeerd,

en hieraan wordt voornamelijk het springen van den vuurmond toegeschreven. In Engeland zijn proeven genomen met zulk kruit bestäande uit geperforeerde korrels, en bevonden dat hierdoor groote onregelmatigheid bij de verbranding wordt verkregen. De „Engineering" zegt hierover, dat waarschijnlijk in deze kanalen de spanning veel hooger is, dan in de kamer en daardoor de korrels uit elkander springen, waardoor zulke hooge spanningen verkregen worden. (*Army and Navy Journal*).

De **nieuwe pantserplaten** VAN KRUPP worden aan zeer zware proeven onderworpen. Vroeger werden 10 cM. pantserplaten aangenomen als zij 10 cM. proj. met een V_0 van 400 M. tegenhielden, nu moeten de nieuwe platen projectielen met een V_0 van 554 M. tegenhouden en gekapte projectielen met een snelheid van 664 cM.

Bij de 152 mM. dikke platen worden de volgende eischen gesteld. Met een 45 KG. zware granaat van 15 cM. moet een vroegere plaat een snelheid van 416 M. weêrstaan een KRUPP-plaat een snelheid van 574 M. (*Mitth. a. d. Geb. des Seew.*).

Een 140 mM. dikke **pantserplaat** bestemd voor de kazematten van de „Visconsin" is beproefd met een 15,2 cM. kn. Bij het eerste schot met een V_0 van 425 M. drong het proj. 76 mM. in en bij het 2de met een V_0 van 484 M. drong het 108 mM. in, zonder dat de plaat echter scheurde.

(*le Yacht*).

BOEKBEOORDEELING.

Der Krieg als sociologisches Problem von Mr. S. R. STEINMETZ. *Amsterdam*, W. VERSLUYS, 1899.

Deze brochure werd den redactie toegezonden ter aankondiging en bespreking. Haar te bespreken is voor diegenen die geen bepaalde studie van het onderwerp hebben gemaakt niet gemakkelijk en de schrijver geeft in zijn woorden vrij duidelijk te kennen, hoe hoog hij het oordeel schat van „leeken" op sociaal wetenschappelijk gebied.

Toch zal het wellicht velen lezers aangenaam zijn eenige regels aan den belangrijken inhoud van dit vlugschrift gewijd te zien, en wordt de lectuur van de brochure ten zeerste aanbevolen.

Onder de vele geschriften, welke naar aanleiding van de vredesconferentie zijn verschenen, verdient bovenvermelde brochure van Mr. STEINMETZ ten zeerste de aandacht. Het zij mij daarom vergund het een en ander aan te stippen. De voornaamste hoofdstukken zijn:

Der direkte Nutzen des Krieges in Vergangenheit und Gegenwart.

Der indirekte Nutzen des Krieges.

Die Nachtheile des Krieges.

Schr. klimt op tot den oertijd en zijne bewoners. Toen n.l. deze oermensch het leven als aap in de boomen moede werd, vond hij op den beganen grond een groote hoeveelheid hulpbronnen, die hem in staat stelden het leven te veraangenamen. Doch tevens waren daar vele en machtige vijanden, als wilde dieren enz. die het bestaan van den mensch met vernietiging bedreigden. De oermensch stond dus tusschen de keus: terugkeer naar de boomen en dus als direkt gevolg stilstand van zijn grootere ontwikkeling en betere levensomstandigheden, of wel een strijd op leven en dood met de zooveel sterkere dieren. De mensch koos het laatste en door dien strijd leerde hij alle hulpmiddelen gebruiken, in de eerste plaats list en overleg om het zooveel sterkere dier te overwinnen. Zoodoende was de mensch van huis uit tot den strijd geroepen, daar ook zijn buurman hem hem benijdde en trachtte het goede te ontrooven. Zeer natuurlijk dus dat in de grijze oudheid de mensch zich aan alle zijden bedreigd zag en hij naar middelen omzag om zich zooveel mogelijk te beschutten tegen nadeelige invloeden en zich zelf zooveel mogelijk het leven te veraangenamen ten koste van anderen. Behalve dat daardoor ieder individu zoo flink mogelijk trachtte te zijn, begreep men ook weldra het groote nut van vereeniging, van coöperatie. Zoo ontstond het gemeenschapsgevoel, en schrijver gaat na, hoe daaruit langzamerhand de moderne staat is geboren. De staat heeft als grondgedachte, het met alle kracht verdedigen van al de belangen zijner burgers en daartoe heeft hij alles veil, zelfs tot het leven zijner burgers toe. Omgekeerd verschaft daardoor de staat aan zijn burgers veiligheid van leven en goed.

De kracht van zulk een staat hangt af in de eerste plaats van de kracht en het moraliteitsgevoel en de solidariteit van de individuen en ten tweede van het aantal der individuen. Een gevolg daarvan is, dat men in den tegenwoordigen tijd de staten voortdurend grooter ziet worden, doch zulks is slechts aanwinst van kracht, zoolang de individuen krachtig en vooral moreel zuiver blijven, terwijl zij zich om de een of andere reden door het gemeenschapsbelang nauw verbonden moeten achten.

Onze tegenwoordige ontwikkeling en vooral de christelijke moraal heeft echter gemaakt dat de verhouding tusschen de menschen in veel opzichten beter is geworden. Doch niemand zal ontkennen, dat in het gewone leven de strijd om het bestaan steeds even hardnekkig blijft bestaan en dat juist in den tegenwoordigen tijd algemeen het groote nut der samenwerking op den voorgrond wordt gesteld. Zoodoende zal de staat als de vereeniging der individuen ook steeds trachten zijn burgers te beschermen tegen de andere naburige staten, met alle middelen die hem ten dienste staan.

Als zeer duidelijk voorbeeld haalt schrijver de Joden en de Russen aan. Ongetwijfeld staat een Jood vooral door zijn grooter intellect in de meeste opzichten in den gemeenschappelijken strijd om het bestaan verre boven den Rus. Doch de Rus laat de macht gelden van het groote solidariteitsgevoel, dat het groote rijk van den Czaar te zamen houdt. Zoodoende wordt de Jood in Rusland verdrukt en de Russische handel en industrie nemen een hooge vlucht, hoofdzakelijk door de bescherming van den Staat.

Wordt nu aan de Staten het recht om zich tot het uiterste te verdedigen ontnomen, of wel mag die Staat zijn invloedssfeer niet vergrooten, dan vervalt ook de groote reden tot de uiterste krachtsinspanning van dien Staat, en dus kan elk individu van den Staat ook niet meer den heiligen prikkel gevoelen, zijn hoogste en beste krachten tot het voortbestaan van dien Staat te gebruiken. Zulks zoude Schr. een betreurenswaardigen achteruitgang vinden.

Zeer terecht wijst Mr. STEINMETZ er op hoe, als er geen oorlog was, inwendig verrotte en zwakke samenlevingen zouden blijven voorttieren, terwijl een krachtige jonge organisatie zich niet zoude kunnen ontwikkelen.

Want in den oorlog zal steeds de sterkste en krachtigste overwinnen en die kracht berust volstrekt niet op het aantal alleen of wel de spierkracht van elk individu, doch veel meer op groote intellectueele ontwikkeling, op onzelfzuchtige toewijding en opoffering van velen in het belang van den Staat, op Ausdauer en personeelen zedelijken moed van het krachtigste deel der natie.

Een van de grondstellingen van Mr. STEINMETZ is: Den Krieg verbieten, heisst den Collectiv-Wettbewerb in seiner ureigenen, essentiellen Form aufheben.

Onder de indirecte voordeelen van den oorlog rekent Mr. STEINMETZ, dat de Staten, die bestaan uit menschen, die in hoofdzaak slechts op persoonlijk voordeel belust zijn, of die door luiheid en onverschilligheid geen gevoel meer hebben voor recht en waarheid, zoodoende moeten verdwijnen voor de krachtige, sterkere naties.

Een paar sprekende voorbeelden noemt hij Spanje en China.

Ook rekent hij onder de indirecte voordeelen een verhooging der moraliteit en zegt: „Ich kann mir kein Laster des Einzelnen erdenken, das weit, ja allgemein verbreitet dem Staate nützlich wäre.

Schr. weidt zeer uitvoerig uit over het voordeel van grootere vruchtbaarheid bij een volk, dat een krachtigen en gezonden Staat wil vormen.

De nadeelen van den oorlog gaat schr. een voor een na, doch hij meent nog al kort te kunnen zijn, daar in den tegenwoordigen tijd de ellende van den oorlog veelvuldig met schrille kleuren wordt afgeschilderd.

Schr. wijst ten slotte op het volgende: „Fatal werden die

Menschenverluste durch die Kriege und die daraus folgende Contraselection erst, wenn die Kriege abnorm häufig, blutig und ohne entsprechende Gewinn für die Entwicklung und die Expansion des betreffendst Volkes stattfinden. Treffend en hier der Gegensatz zwischen England und Frankreich. Beide haben seit mehr als hundert Jahren unausgesetzt Krieg geführt: England had mit relativ geringen Verlusten einen groszen Theil der Welt für seine ungeschwächte Volkskraft erobert, Frankreich dagegen hat sich zurück gezogen, ungeheuere Menschenmassen geopfert, und zwar neue Koloniën erobert, aber ohne einen dem Verlust entsprechenden Gewinn.

Es sind das aber offenbar pathologische Zustände, Symptomen tiefer Volkserkrankungen.

De brochure als geheel maakt een prettigen indruk, daar er een krachtige geest uit ademt, wars van ziekelijke sentimentaliteit en overdreven philanthropie. Het is echter volstrekt geen verheerlijking van den oorlog of de tegenwoordige militaire toestanden, daar op menige wonde plek in de organisatie der tegenwoordige strijdmachten wordt gewezen.

W.

Traité de Nomographie. Théorie des Abaques. Applications pratiques par MAURICE D'OCAGNE, Ingénieur des Ponts et Chaussées; professeur à l'Ecole des Ponts et Chaussées; répétiteur à l'Ecole Polytechnique. Paris, GAUTHIER VILLARS. 8°. 47 pag.; 117 figuren en 1 plaat.

Van bovenstaand belangrijk werk werd der redactie een beoordeeling toegezonden door den heer F. J. VAES, Werktuigkundig Ingenieur, Leeraar in de Wiskunde H. B. S. 5 jarigen cursus te Rotterdam, welke hieronder in haar geheel volgt:

Het volgende moge beschouwd worden als een voorloopige aankondiging van het belangrijke werk, dat in het laatst van Juni verscheen, en waarover schrijver dezes elders meer uitvoerig hoopt te zullen kunnen berichten.

Het boek behandelt de grafische voorstelling van vergelijkingen met een aantal veranderlijken, op zoodanige wijze, dat eenvoudige aflezing op de teekening in de plaats kan treden van omslachtige en tijdroovende berekeningen.

De naam Nomographie beteekent: „het door een teekening voorstellen van een wet", met welk laatste woord dan bedoeld wordt een wiskundige formule, die de wet van samenhang van verschillende grootheden aangeeft. In de bespreking van het eerste werk van den heer O., over hetzelfde onderwerp, door Prof. Dr. F. J. v. D. BERG [1]) gaf den minder welluidenden: „wetsafteekening" of „wetsteekenkunst". Voor het woord „abaque" (dat oorspronkelijk *dambord* beteekende), gaf hij den naam:

„rekenplaat”, welke naam werd opgenomen in den door het wiskundig Genootschap E. O. A. K. A. T. B. uitgegeven grondslag van een Bibliografisch Repertorium der wiskundige wetenschappen, onder de klasse X 3.

Het doel van het boek is, verschillende methoden aan te geven, waarop men vergelijkingen van de meest uiteenloopende vormen kan vervangen door een rekenplaat, dus een teekening, die met een oogopslag de uitkomst aangeeft, welke anders een berekening zou vereischen. Niet theoretische beschouwingen alleen worden gegeven, doch elke stap, die gedaan wordt, is onmiddellijk gevolgd door een practische toepassing, ontleend aan de technische wetenschappen in den meest algemeenen zin van het woord: ingenieurswetenschappen, (géodesie, hydraulica enz.), krijgswetenschappen, zeevaartkunde, enz., terwijl ook formules uit de wiskunde, uit de natuurkunde, voor financiëele berekeningen, enz. zijn besproken.

Den inhoud volgende vindt men de bespreking van rekenplaten voor:

formules uit de waarschijnlijkheidsrekening;
de depressie van den horizon;
vermenigvuldiging (8 verschillende), derdemachtsvergelijkingen, met toepassing op de berekening van een muur voor een waterreservoir;
den vochtigheidstoestand van de lucht,
belaste balken (slechts aangeduid, onder verwijzing naar speciale werkjes);
een schiet-formule;
de formules voor lenzen en gebogen spiegels;
opkomst en ondergang der zon;
de hoeveelheid water door een rivier afgevoerd;
de zichtwijdte van een lichtbron (vuurtoren);
de dynamische correctie van een waterniveau;
den sinus en den tangensregel;
den vorm van een steunmuur voor een aarden dam (2 gevallen);
traagheidsmomenten voor rechthoeken;
het marcheeren van een colonne soldaten;
waterleidingen;
de correctie van den barometer;
vergelijkingen van den eersten graad;
de dikte van plan-convexe lenzen;

---

1) Tijdschr. Kon. Inst. v. Ing. 1891—’92, bladz. 224. De titel van het werk was toen: Nomographie. *Les calcus usuels* effectués au moyen des *abaques.* Essai d’une théorie générale. Régles pratiques. Exemples d’application, 1891, 8o, 96 bladz., 8 platen.

Dat bij dit werk op den titel het woord Nomographie klein is gedrukt, en de woorden: »Les calculs usuels” en »des Abaques” meer in ’t oog springend, terwijl van het nieuwe werk het woord Nomographie hoofdtitel is geworden, bewijst dat de beschouwingen van den heer O. reeds ingang hebben gevonden bij hen tot wie hij zich richtte.

het volume van ballast voor spoorwegen;
de algemeene vergelijking van den derden graad, met toepassing op een formule voor de stabiliteit van ijzer- en houtconstructies;
een der vergelijkingen van KEPLER;
de snelheid van treinen;
een schietformule;
het theoretisch stoomverbruik van een stoomwerktuig;
gelijkmatig belaste balken;
de strooming van gassen door buizen, barometrische nivellatie;
de strooming van water in open kanalen;
de boldriehoeksmeting;
een formule van FRESNEL voor gepolariseerd licht;
de bepaling van het volumen van uit te graven of op te werpen aardmassa's (een aantal teekeningen);
de berekening van het salaris voor de dragers der bakens bij den dienst van het Nivellement général (in verband met het aantal werkdagen);
de berekening van jaarrenten:
de tonnenmaat van Fransche jachten;
de vlakke driehoeksmeting;
samengestelde interest (2 verschillende);
aarddruk;
de fout door breking bij nivelleeren;
den sferischen afstand;
de algemeene formule voor de boldriehoeksmeting;
de algemeene vergelijking van den derden graad, met toepassing op een formule voor een gewelf;
vergelijkingen van den vierden graad;
de afwijking van het kompas;
de trekkracht van locomotieven;
de correctie van bakens;
diffuus licht;
vergelijkingen met drie termen van willekeurigen graad;
volledige vergelijkingen van den 3^{en}, 4^{en} en 5^{en} graad.

De meeste van de bovengenoemde rekenplaten zijn vervaardigd door ingenieurs en officieren na het verschijnen van het eerste werk van den heer O.; een bewijs, dat dit kleinere werk van belang werd geacht voor de techniek.

De typen van rekenplaten, welke het meest in de practijk zullen voorkomen, zijn in alle details behandeld, zoodat zij onmiddellijk tot voorbeeld kunnen dienen bij het ontwerpen van andere in overeenkomstige gevallen.

Er moet op gewezen worden, dat de Nomographie geheel verschillend is van het *grafisch rekenen*, waarvan b.v. de graphostatica gebruik maakt.

Immers bij dit laatste vervangt men wel een berekening met gegeven grootheden door een teekening, doch bij verandering van de gegevens moet men een andere teekening vervaardigen, terwijl daarentegen een rekenplaat de uitkomst van een be-

werking aangeeft voor *alle mogelijke* waarden van de gegeven grootheden, tusschen meer of minder wijde grenzen.

In de voorrede van het nu besproken boek, en ook in een boekje, getiteld: „Le calcul simplifié par les procédés mécaniques et graphiques" (1894), geeft de heer O. verschillende werken en verhandelingen op, waarin rekenplaten gebruikt werden, en waarvan de eerste reeds in het eind der vorige eeuw verschenen. Wel werd in 1830 de algemeenheid aangetoond (door TERQUEM) van de in die werken gevolgde methode, doch het gebruik der rekenplaten bleef beperkt.

De aanleg van de spoorwegen in Frankrijk gaf een belangrijken stoot aan de toepassing van de grafische methode, doordien de heer LALANNE op het denkbeeld kwam de berekeningen voor te verplaatsen aardmassa's te vervangen door een rekenplaat. Daarbij kwam hij (1843) tot een vervorming (anamorphose) van de vroeger gebruikte rekenplaten, die in een aantal gevallen belangrijke vereenvoudiging geeft. De heer O. noemt en gebruikt verschillende vervormingen dan ook voortdurend.

In 1884 gaf de heer MASSAN de meest algemeene wijze van vervorming aan, terwijl in 1886 de heer LALLEMAND een bijzonder soort van vervormingen uitdacht, die zeshoekige (hexagonale) genoemd worden. De laatste waren opnieuw een belangrijke vooruitgang, want terwijl de vroegere rekenplaten slechts geschikt waren voor formules met twee (en in zeer bijzondere gevallen drie) onafhankelijk veranderlijken, kunnen de zeshoekige dienen voor formules met 4, 5 of 6 grootheden, dus 3, 4 of 5 onafhankelijken, terwijl men ze zelfs, door 2 of meer rekenplaten samen te voegen, voor elk willekeurig aantal grootheden kan gebruiken. Bij zeshoekige rekenplaten maakt men gebruik van een doorzichtig vlak (papier, glas), waarop 3 lijnen onder hoeken van 60° zijn geteekend, en dat op de rekenplaat gelegd wordt in een bepaalde richting. Het gebruik van een dergelijk doorzichtig vlak wordt door den heer O. bij andere rekenplaten aangegeven, ten einde het trekken van lijnen op de teekeningen te vermijden.

Een andere belangrijke stap werd gedaan door den heer O. zelf (1884), door toepassing van het in de meetkunde gebruikte begrip der *dualiteit*. Als een meetkundige figuur gegeven is, dan kan men op oneindig veel wijzen een tweede figuur teekenen, zoodanig, dat met drie door één punt gaande lijnen in een der beide figuren, drie op één lijn liggende punten van de andere figuur overeenkomen.

Wanneer dus een rekenplaat geteekend is, waarop bundels rechte of kromme lijnen voorkomen, dan kan men onmiddellijk een andere vervaardigen, waarop slechts punten aanwezig zijn, gelegen op rechte of kromme lijnen. In plaats van 3 stelsels door elkander loopende lijnen, heeft men dan slechts drie lijnen, waarop punten zijn aangegeven. Het voordeel — dat men minder behoeft te teekenen, en dat de figuur niet overladen wordt met lijnen — is zeer belangrijk, te meer, omdat men dergelijke re-

kenplaten onmiddellijk kan ontwerpen, zonder eerst een teekening noodig te hebben met bundels lijnen. Bij de aflezing gebruikt men een liniaal, een gespannen draad, of een doorzichtig vlak, waarop een rechte lijn is getrokken.

Meer kan hierover niet worden gezegd, zonder voorbeelden.

Er worde dus alleen nog vermeld, dat het boek begint met het eenvoudigste geval, n.l. vergelijkingen met twee veranderlijken, en stap voor stap verder gaat met vergelijkingen met drie, vier en meer grootheden, steeds met een aantal toepassingen.

De algemeene vraag: „alle mogelijke vlakke voorstellingen aan te geven van vergelijkingen" is in het laatste hoofdstuk gesteld.

Dit hoofdstuk is dus geheel wiskundig, terwijl de voorgaande hoofdstukken, hoewel ze bij het doorbladeren van het boek den indruk geven van over wiskunde te handelen, toch zeer goed te bestudeeren zijn door hen, die voldoende onderlegd zijn in wiskunde, zonder van dit vak een bijzondere studie te hebben gemaakt.

Het boek is dus aan allen, die de techniek beoefenen, zeer aan te bevelen.

Rotterdam, 8 Juli '99. F. J. VAES.

Les Hollandais à Lombok (1894), par K. DE HARTOGH, officier d'infanterie dans l'armée neerlandaise. Amsterdam, W. VERSLUYS, 1899. Prijs *f* 1.25.

Bovenstaand werk is voornamelijk een compilatie van beschrijvingen, officieele verslagen, dagblad- en tijdschriftartikelen, die door den schrijver in zijn voorrede worden opgesomd, waarvan echter de waarde wordt verhoogd door verklaringen der ooggetuigen aan den schrijver gedaan.

Een vluchtige topographische en geschiedkundige beschrijving van het eiland, benevens eene ethnographische beschrijving van zijn bewoners, met hunne zeden en gewoonten, vormt een soort inleiding tot de eigenlijke expeditie met al haar voor- en tegenspoed. De voornaamste gebeurtenissen worden nauwkeurig en niet al te uitgebreid verhaald, en de dappere wapenfeiten van ons Indisch leger tot hun recht gebracht.

Een weinig waardeering voor de zeer ondankbare taak der marine bij deze expeditie, die ruim haar deel kreeg van de lasten, doch nagenoeg niets van de lusten en de glorie van den oorlog, ware misschien in dit werk, dat voornamelijk bestemd is buiten Nederland gelezen te worden, op haar plaats geweest en had van den militairen auteur verwacht kunnen worden.

Het geheele boekje, in aangenaam formaat gedrukt, is een

lofwaardig streven van den schrijver om de daden van het Indische leger ook buiten Nederlands grenzen bekend te maken en te doen zien hoeveel energie en krachtsinspanning meermalen vereischt worden om het gezag in Oost-Indië hoog te houden.

Een opgave der officieren van land- en zeemacht, die deelnamen aan de expeditie, is aan het slot toegevoegd.

Do You speak English? Engelsche woorden en uitdrukkingen door H. Poutsma; 2e druk. Amsterdam, Joh. G. Stemler Cz., 1899. Prijs *f* 1.90.

Politieke vragen.

Beschouwingen betreffende de praktijk van het Staatsleven en eenige daarmede samenhangende onderwerpen in Nederland en Ned. Indië. Amsterdam, C. A. J. v. Dishoeck, 1899.

Bovenstaande boeken, toegezonden ter beoordeeling, vallen buiten het kader van het „Marineblad", zoodat met de aankondiging volstaan wordt.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Beschrijvingen enz., door het Ministerie van Marine, Afdeeling Hydrographie.

N°. 159. Noordkust Celebes, Hoek Samija tot Hoek Doelang, op 1 : 50.000. 's-Gravenhage, Maart 1899. Prijs *f* 0.30. — Gebr. van Cleef, Spui 28*a*, 's-Gravenhage.

N°. 13. Oostkust Sumatra, Blad VI., op 1 : 200.000 's-Gravenhage, Mei 1899. Prijs *f* 1.70.

N°. 38. Zuidelijk Gedeelte van de Chineesche Zee, Blad I, op 1 : 1.000.000. 's-Gravenhage, April 1899. Prijs *f* 1.50. — Gebr. van Cleef, Spui 28*a*, 's-Gravenhage.

Circulaires voor de Zeemacht.

N°. 147. Verkrijgbaarstelling van het dictaat Stoomwerktuigkunde met atlas, genaaid in omslag tegen *f* 0.50 per exemplaar, te verhoogen met eventueele frankeerkosten.

N°. 177. Verstrekking van lichte vaartuigen voor sportdoeleinden.

Ten einde bij officieren en schepelingen de ambitie op te wekken, zich ernstig op het zeilen en roeien met lichte vaartuigen toe te leggen, werd bij Ministerieële resolutie dd. 11 Augustus 1898. D, n°. 55 o. a. bepaald, dat aan boord der schepen voor den algemeenen dienst bestemd, op voorstel van den commandeerenden officier, indien een behoorlijke bergruimte daarvoor aanwezig is, een licht gebouwd vaartuig kan worden verstrekt, alleen bestemd voor sportdoeleinden.

In geen geval zal echter het vastgestelde omtrent aantal en soort der sloepen, behoorende tot de uitrusting van het schip, mogen worden gewijzigd.

Het is niet de bedoeling aan elk der bovengenoemde schepen een *vast model* sportvaartuigje te verstrekken; doch behoort als regel het verzoek daartoe gedaan te worden door den commandant of aangewezen commandant, onder opgave welk *soort* van vaartuig hem voor het doel gewenscht schijnt, daarbij rekening houdende met behoorlijke bergruimte.

N°. 178. Schilderen van machines en ketels; machinekamers, ketelruimen en pijpleidingen.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën gedurende de maand Mei 1899.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Luit. t. z. 2e kl.	C. J. v. d. Hegge Spies	eskader O.-I. .	non-actief . . .	19 April
id. 1e „	C. E. Dittlinger. . .	1e off. W/s. Helv.	id.	9 Mei
id.	A. A. Flaes	non-actief . .	1e off. W/s. Helv.	„
Off. v. adm. 1e „	K. A. de Josselin de Jong	eskader O.-I. .	non-actief . . .	27 April
Luit. t. z. 1e „	C. E. Dittlinger. . .	non-actief . .	in comm. d. Haag	10 Mei
id. 2e „	W. H. M. de Fremery	op zijn verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen		1 „
Adelb. 1e kl. .	M. W. Schalij. . . .	bevorderd tot luit. t. z. 2e kl.		„
Luit. t. z. 2e „	F. H. de Kock van Leeuwen	op zijn verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen		„
Off. v. adm. 2e „	W. Obbes	non-actief . . .	bestemd v. O.-I.	27 „ [1]
id.	J. M. Langlois v. d. Bergh	id.	id.	„ [2]
id.	A. G. ter Cock . . .	overleden in Oost-Indië		
Luit. t. z. 1e kl.	H. T. Hoven	ged. te Utrecht bij de Sterrewacht	non-actief . . .	1 Juni
Off. v. gez. 1e kl.	R. Numans	eskader O.-I. .	id.	3 Mei
Kapt.-luit. t. z.	A. L. v. d. Moolen . .	non-actief . . .	ged. te Fiume	12 „
Off. v. adm. 1e kl.	W. F. van Grasstek	Kortenaer . . .	non-actief . . .	15 „
id.	H. W. Bauer	non-actief . . .	Kortenaer . . .	„
Luit. t. z. 2e kl.	C. T. Steffelaar . . .	Merva	non-actief . . .	1 Juni
id.	F. H. bar. v. Dedem	non-actief . . .	Merva	„
Schout-bij-nacht	F. J. Stokhuijzen . .	bevorderd tot vice-admiraal. .		6 Mei
Luit. t. z. 2e kl.	G. J. Kniphorst . . .	non-actief. .	ged. dir. Amsterd.	1 Juni
id.	A. van der Sluis . .	Evertsen. . . .	non-actief . . .	„
id.	S. de Ranitz	non-actief . . .	Evertsen . . .	„
Adelb. 1e kl. .	F. A. de Koning. .	id.	Wachts. W/o.	24 Mei
Off. v. adm. 2e kl.	C. P. Soutendam. .	eskader O.-I. .	non-actief . . .	11 „
Luit. t. z. 1e „	H. O. W. Planten . .	non-actief . . .	Hadda. . .	1 Juni [3]
id. 2e „	A. J. Kleijnenberg.	id.	id.	„
id. 1e „	J. Soutendam. . . .	in comm. d. Haag	non-actief . .	1 Juli
id. 2e „	C. Kruijs	eskader O.-I. .	id.	1 Mei
Kapt.-luit. t. z.	H. Backer	id.	id.	15 „

1) Vertrok op 27 Mei 1899 naar O.-I. met het S.S. »Koningin Wilhelmina".
2) Idem. Idem.
3) Belast met het bevel.

angen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
.adm.2ekl.	J. F. de Hart. . . .	eskader O.-I. .	non-actief . . .	1 Mei
id.	M. C. Jautze	id.	id.	14 „
id. 1e „	W. F. v. Grasstek. .	non-actief. . .	bestemd v. O.-I.	10 Juni[1]
t. ter zee.	W. J. M. Visser . .	de Ruijter. . .	non-actief . . .	27 Mei [2]
t.-luit. t. z.	W. A. Palm	1e off. id.	id.	„
. t. z. 1e kl.	M. H. E. Sachse . .	id.	id.	„
id.	W. J. G. Umbgrove	id.	id.	„
id. 2e „	E. P. Westerveld .	id.	id.	„
id.	F. A. Smit Kleine	id.	id.	„
id.	A. W. Boeke	id.	id.	„
id.	R. T. Muschart. . .	id.	id.	„
id.	P. A. van Rees . .	id.	id.	„
v.gez. 1e kl.	S. Ruitinga	id.	id.	„
v.adm.2e „	G. A. Daeij Ouwens	id.	id.	„
mach.2e „	P. J. J. Kenp. . . .	id.	id.	„
t. t. z. 1e „	I. T. van Slooten .	Dept. v. Marine	ged. te Utrecht bij de Sterrewacht. .	1 Juni
id. 2e „	J. Hofstede	non-actief . . .	Evertsen . . .	„
t.-luit. t. z.	J. B. Snethlage. . .	Sommelsdijk . .	1e off. Zeeland	[3]
id.	W. J. de Bruijne .	1e off. Zeeland	Sommelsdijk .	[4]
v.adm.1ekl.	S. Hummelinck . .	Wachts. W/o. .	non-actief . . .	16 Juni
id.	K. A. de Josselin de Jong.	non-actief . . .	Wachts. W/o. .	„
v.gez. 1e kl.	W. Schilperoort . .	W/s. Amsterd.	non-actief . . .	„
id.	Dr. M. J. Brandts .	Adm.v.Wassen.	W/s. Amsterd.	„
id.	Dr. J. W. Blanken	non-actief. . .	Adm.v.Wassen.	„
t. ter zee.	J. E. Sickens	eskader O.-I. .	non-actief . . .	21 Mei
mach.2ekl.	W. J. Vermeer . . .	non-actief	rol Marnix en ged. te Fiume . .	12 Juni
t.-luit. t. z.	F. M. v. Gelsdorp .	in comm. d. Haag	non-actief . .	1 Juli
. t. z. 1e kl.	A. C. Dunlop	rol Marnix en ged. te Fiume	Dept. van Marine.	„
t. ter zee .	H. Velthuijzen . . .	Evertsen. . . .	non-actief . . .	6 Juni[5]
id.	J. C. Jeekel	non-actief . . .	Evertsen. . . .	„ [6]

In de maand Juni 1899.

angen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
. t. z. 2e kl.	A. J. de Graaf . . .	eskader O.-I. .	non-actief . . .	18 Mei
lb. 1e kl. .	H. Bisschop van Tuinen	Kortenaer . . .	Wachts. W/o. .	10 Juni
id.	W. E. Wolterbeek Muller	id.	id.	„

1) Vertrok op 10 Juni 1899 naar O.-I. met het S.S. »Burgemeester den Tex".
2) Eervol van het bevel ontheven.
3) Na aankomst van de »Zeeland" te Curaçao, eervol van het bevel »Sommelsdijk" even.
4) Na aankomst van de »Zeeland" te Curaçao, belast met het bevel »Sommelsdijk."
5) Eervol van het bevel ontheven.
6) Belast met het bevel.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Kapt. ter zee .	K. J. Bal	Neptunus direct.	W/o. zeemilit.	16 Juni[1]
Luit. t. z. 1e kl.	S. Woldringh	1e off. id.	id.	„
id.	F. H. Sobels	Neptunus . . .	Wachts. W/o. .	„
id.	F. C. W. Moorrees.	id.	non-actief . . .	„
id. 2e „	J. H. Ketjen	id.	id.	„
id.	A. J. Loke	id.	id.	„
id.	J. J. H. Commijs .	id.	id.	„
id.	A. N. van Santen .	id.	id.	„
Kapt. marin. .	G. A. Linckers . . .	id.	korps.	„
1e Luit. „	P. S. Groen	id.	Wachts. W/o. .	„
„ „	J. A. H. L. bar. Melvill van Carnbee .	id.	korps.	„
„ „	J. J. C. de Kock . .	id.	Wachts. W/o. .	„
„ „	J. C. de Kock van Leeuwen	id.	korps.	„
Off.v. gez. 1e kl.	J. Vorstman	id.	non-actief . . .	„
Off.v.adm.1ekl.	A. W v. d. Worm . .	id.	id.	„
id. 2e „	H. P. Winkelman. .	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e „	Jhr. C. Hooft Graafland . . .	W/s.	W/o. werf Amsterd. en toegev. a/h. hoofd v/h. vak v. uitr. aldaar.	„
id.	A. C.W. bar. v. Haersolte v. d. Doorn .		werf Amsterd. en toegev. a/h. hoofd v/h. vak v. uitr. aldaar n.-a.	„
1e Luit. marin.	J. C. J. Romswinckel	korps	W/s. Helvoet .	„
Kapt. ter zee .	J.H.L.J. bar. Sweerts de Landas Wijborgh	non-actief. .	in comm. d. Haag	4 Juli
Kapt. marin. .	H. J. Romenij . . .	gepensionneerd		1 „
1e Luit. „	J. P. A. Termaat .	bevorderd tot kapitein		„
id.	L. de Jonge Oudraat	id.		„
Kapt.-luit. t. z.	A. C. v. d. Sande Lacoste	Suriname . . .	non-actief . . .	22 Juni
Luit. t. z. 1e kl.	G. Witsen Elias . .	1e off. id.	id.	„
id. 2e „	J. F. Nijland	Suriname . . .	id.	„
Off.v.adm.2e „	A. G. ter Cock . . .	overleden op 23 April 1899.		
Kapt. marin. .	J. J. Reeringh	gepensionneerd		1 Juli
Luit. t. z. 2e kl.	J. L. von Leschen .	Suriname . . .	non-actief . . .	22 Juni
id. 2e „	W. van Braam. . .	id.	id.	„
Off.v.gez. 1e kl.	L. J. Janssen	id.	id.	„
Off.v.adm.1ekl.	O. Willemstijn . . .	id.	id.	„
id.	H. W. Bauer	Kortenaer . . .	Wachts. W/o. .	24 „
id. 2e „	J. F. bar. v. Heeckeren van Waliën. . . .	non-actief . . .	Kortenaer . . .	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. J. W. H. v.d.Toorn	eskader O.-I. .	non-actief . . .	9 „
1e Luit. marin.	L. de Jonge Oudraat	Buffel	korps.	1 Juli
id.	A. de Timmerman	adj. 2de afd. .	adj. 1e afd. . .	„

1) Eervol van het bevel ontheven.
2) Eervol van het bevel ontheven.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
1e Luit. marin.	A. H. Bakker. . . .	korps. . . .	adj. 2e afd. . .	1 Juli
id.	J. van der Kop . .	id.	Buffel	„
id.	J. P. A. Termaat .	adj. 1e afd. . .	korps.	„
Luit. t. z. 2e kl.	M. Schoo.	eskader O.-I. .	non-actief . . .	6 Juni
Kapt.-luit. t. z.	A. L. v. d. Moolen . .	non-actief . . .	1e off. W/s. W/o.	18 Juli
Luit. t. z. 1e kl.	H. C. A. Schlüter . .	1e off. W/s. W/o.	Gier.	„ 1)
id.	W. J. Cohen Stuart .	Gier	non-actief . . .	„ 2)
1e Luit. marin.	P. S. Groen	Wachts. W/o. .	korps.	1 „
Off. v. gez. 1e kl.	W. Schilperoort. . .	op zijn verzoek eerv. ontslagen		„
id. 2e „	J. D. Brijan.	bevorderd tot off. v. gez. 1e kl. .		„
Luit. t. z. 2e „	J. Voogt.	Raaf	W/s. Helvoet .	„
id.	H. van Schreven. .	W/s. Helvoet .	Raaf	„
Off. v. adm. 2e kl.	C. Mathol	eskader O.-I. .	non-actief . . .	20 Juni
Adj.-administr.	P. M. Schreuders. .	bevorderd tot off. v. adm. 2e kl.		1 Juli
Off. v. adm. 1e kl.	O. Willemstijn . . .	non-actief . . .	Wachts. W/o. .	6 „

1) Belast met het bevel.
2) Eervol van het bevel ontheven.

OEFENINGSTOCHT VAN Hr. Ms. „ZEELAND". [1]

(*Vervolg en Slot van blz. 409*).

Een paar dagen voor ons vertrek van Martinique was de commandant te gast aan boord der „Sfax" en was dien avond daar aan boord schijfschieten op verlichte schijven. Op een vraag hoe dat zoo maar kon in een baai liggende waar drukke vaart was 's nachts schijf te schieten, werd hem schertsenderwijze geantwoord, ah mais c'est un pays conquis. Den laatsten dag hoorden wij dat de „Sfax" met gezegelde orders klaar lag voor een groote reis, en bleek ons later dat zij aangewezen was om DREYFUS naar Frankrijk over te brengen.

Den 3en Juni 's ochtends op de D.W. vertrok de „Zeeland" naar St. Lucia om kolen te laden en werd haar bij vertrek door den Franschen sch.-b.-n. geseind: „wensch u aangename en voorspoedige reis," voor welk sein onmiddelijk door een sein van de „Zeeland" bedankt werd. Na een paar uur stoomens werd de baai van Castries binnengeloopen, daar gemeerd aan den kolensteiger en na een uur nam 't kolenladen een aanvang. Waren de ruimen zoo ingericht als op koopvaardijschepen mogelijk is, dan was dien dag zeker het kolenladen ook afgeloopen. Nu werd nog een groot gedeelte der Zondag er aan besteed; er was toen 670 ton ongeveer overgenomen, hetwelk geschiedde buiten hulp der equipage, en hadden de stuwers hun werk ook zeer bevredigend gedaan. Maandagsochtends werden de rekeningen gesloten en bamboes overgenomen, welke benoodigd waren bij 't a.s. schijfschieten, en vertrok de „Zeeland" op den middag naar Bonaire, alwaar op den D.W. van 7 Juni tusschen Bonaire en klein Bonaire de reede van Kraiendijk werd opgestoomd. Daar werd gemeerd op een boei welke zeer dicht bij de wal ligt waardoor wij echter genoodzaakt waren in een kwartier stoomklaar te kunnen zijn. Die boei is de aangewezen ligplaats voor groote schepen, daar de kust overal zeer stijl en 't water bijzonder diep is, en een minder goede ankerplaats aanbiedt.

De tijd op Bonaire doorgebracht, werd besteed tot het houden van ernst- en gevechtsexercitiën, waartoe 't schip enkele malen onder stoom ging om op drijvende schijven te vuren, welke te voren met zorg op het strand, uit bamboe samengesteld waren. Voor het verankeren van schijven is daar weinig of geen gelegenheid, zoodat wij de schijven buiten de baai lieten drijven en onze afstand met het schip zelf kozen. De resultaten met het middelbare geschut waren zeer goed te noemen,

---

1) Dit »vervolg", bij de Red. ingekomen, tijdens het reeds ter perse zijn der aflevering, kon slechts geheel achteraan geplaatst worden. RED.

jammer, dat ook hier weer het raak schieten met zich mede bracht het onbruikbaar raken der schijf, zoodat den 1en dag reeds na weinige schoten alweer een nieuwe schijf moest gemaakt worden. Toch was de afstand, die, waarop men in werkelijkheid naar veler inzichten, zal ageeren t. w. 1000 Meter. Wat de gevechtsschietoefening betreft, is het te betreuren, dat niet beschikt kon worden over patronen-scherpe-exercitie, daar dan die oefening meer nabij de werkelijkheid zou wezen. Nu werd slechts uit de oefeningskanonnen en 't lichte snelvuurgeschut gevuurd en kwam ons voor, dat de commandeurs over 't algemeen blijken gaven van geoefendheid en doorzicht, doordat zij een langzaam vuur afgaven op de grootere afstanden en naderbijkomende hun vuursnelheid vergrootten. Uit den aard der zaak konden de vele treffers niet opgenomen worden. doordat de schijven spoedig in elkaar geschoten waren. Bepaald jammer is het, dat deze oefeningen zoo kostbaar zijn en slechts eens in het halfjaar voorkomen.

Verder werd overdag en een maal 's avonds door de secties der landingsdivisie van boord salvo vuur gegeven op de 5-mansschijf op ± 300 M. en werd een paar maal 's avonds door de scherpschutters schietoefeningen gehouden op de gierschijf.

Bonaire leent zich dan ook zeer goed voor dergelijke oefeningen, vooral aan den wal, waar dan ook een keer infanterie-exercitie gehouden werd en met mortieren geworpen. Jammer is echter, dat door de groote diepte en slechte ankergrond, het verankeren van schijven bijna ondoenlijk is. Het eiland zelf is dor en voor het grootste gedeelte woeste grond, en nu het in '99 nog niet en het grootste deel in '98 evenmin had geregend, was de aanblik op Bonaire dan ook weinig hartverheffend. Van de paarden welke men er had, was het meerendeel reeds gestorven aan gebrek aan behoorlijk voedsel en hoe het groot getal geiten en varkens dat wij er zagen rondloopen, nog in leven was, was ons een groot raadsel. Behalve het in onze West gebruikelijke aantal ambtenaren en een paar blanken, bestaat de bevolking daar uit kleurlingen en negers, die een armoedig bestaan voortslepen.

5 Juni op den D.W. werd onder stoom gegaan en de reede van Bonaire verlaten en op den V.M. schietoefeningen onder stoom gehouden met licht geschut nabij klein Curaçao. Tegen den A.M. werd de Caracasbaai ingestoomd en aldaar vlak onder de wal op een boei gemeerd. Aan de Caracasbaai ligt het quarantaine etablissement, 't welk een zeer mooi uitzicht heeft en er zelf ook goed onderhouden uitziet. Het geheel daar maakt een aangename indruk en zou met een weinig meer plantengroei een bijzonder schoon punt van Curaçao zijn, daar de baai omzoomd is door mooie rotsen en heuvels, waartusschen het Spaansche water met hare typische Curaçaosche vormen van baaien diep landwaarts indringt. Een oud Spaansch fort op een rots verleende aan 't geheel iets romantisch, terwijl de weg van Caracas naar Willemstad leidt door een nauwe kloof, welke men te

Curaçao de Termopylae noemt. Deze weg werd den volgenden morgen vroeg door de landingsdivisie gevolgd, terwijl het schip onder stoom ging en naar het Schottegat vertrok, waar te ongeveer 8ᵘ geankerd werd. Ondertusschen had de landingsdivisie hare weg vervolgd, van deze gelegenheid gebruik makend om marschveiligheidsdienst te beoefenenen. Een half uur buiten de stad ontmoetten wij de landingsdivisie der „Sommelsdijk" en een afdeeling der landmacht met hun muziek, welke zich op den marsch bij ons aansloten, waarop wij gezamentlijk Willemstad binnentrokken, hetgeen uit den aard der zaak veel gedrang en veel publiek in de straten veroorzaakte. Te ongeveer 10ᵘ waren wij zonder achterblijvers terug aan boord.

Het verblijf te Curaçao was eene aaneenschakeling van grootere en kleinere partijen, waarbij in de 1e plaats genoemd dient te worden een zeer geanimeerd bal bij den goeverneur dat tot laat in de nacht duurde. Om al die beleefdheden, welke wij genoten eenigszins te beantwoorden, werd aan boord der „Zeeland" een avondpartij georganiseerd waarmede nog al veel succes behaald werd. Aan boord der „Suriname" had een dergelijk feest eenige dagen te voren plaats gehad en hadden de officieren alle voldoening van hunne moeite en drukte gehad. Aan de versieringen der beide schepen zou men niet zeggen dat men op een dor eiland was, dank zij de welwillende hulp der families van Curaçao, die hunne plantages van veel groen en bloemen ontdaan hadden.

Den tweeden dag na aankomst was door het Dep. v. Marine bepaald als den dag waarop onzen Hooggeachten eersten officier kapitein-luitenant ter zee W. J. DE BRUIJNE als stations-commandant in West-Indië zou optreden en als zoodanig omwisselen met den kapitein-luitenant ter zee J. B. SNETHLAGE.

Na het gebruikelijke uit eten in de longroom, waarbij ook de commandant tegenwoordig was, had plaats gehad, werd den daarop volgenden morgen de nieuwe eerste officier aan de equipage voorgesteld en den aftredenden voor zijne belangrijke diensten bedankt, waarop de luitenants ter zee volgens te voren bedacht plan in de whaleboot als roeiers plaats namen om hunne gewezen onmiddelijken chef zelf naar diens nieuwen bodem te mogen roeien, en alzoo getuigenis af te leggen van hun groote sympathie voor zijn persoon. Dit neerschrijvende kunnen wij hier niet nalaten hem in zijne nieuwe werkkring ook alles goeds toe te wenschen.

Had de alleraardigste omgang met de families daar ons den tijd doen omvliegen, het treurige en altijd eenigszins onaangename afscheid nemen werd velen voor een groot deel verzacht door de gedachte thuis te varen.

Den 1ᵉⁿ Juli 's morgens te 11ᵘ werd anker gelicht en draaide de „Zeeland" langzaam en statig in 't Schottegat, passeerde Hr. Ms. „Suriname" daarbij vrij dicht waarop daar aan boord de equipage in het want openterde en ons een paar maa een driewerf hoezee toejoelde, 't geen van de „Zeeland" eve.

hartelijk beantwoord werd. Intusschen werden verschillende afscheidsseinen gewisseld tusschen beide schepen, en stoomde de „Zeeland.' door de haven, welke zich eigenaardig goed leent tot het uitgeleide doen van schepen. Tot 't laatst werd van alle kanten nog gewuifd naar en van de „Zeeland", en lieten de muziekcorpsen zich van weerskanten steeds hooren.

Zoo verliet de „Zeeland" Curaçao, stoomde benoorden het eiland rond en stelde koers naar St. Lucia, de plaats, vanwaar de reis door de W.-Indische wateren begon en nu ook zou eindigen, en waar den 3en Juli naar binnen gestoomd werd en gemeerd op den rendez-vous boei. Den 6en en 7en Juli werd kolen geladen en ± 655 ton overgenomen, den 8en rekeningen gesloten en schoon gemaakt en op den a.m. van dienzelfden dag zeegekozen. Ons verblijf aldaar werd wederom opgevrolijkt door den aangenamen omgang welke wij met vele bewoners daar hadden, waarbij wij niet kunnen nalaten hulde te brengen aan onzen consul Mr. RENSHAW, wien nimmer iets te veel was om een onzer van dienst te zijn of ons verblijf aldaar aangenamer te doen zijn. De afternoonpartij ten zijnent was ook ditmaal wederom zeer geanimeerd. Als een bewijs hoe verschillende onzer zich aldaar thuis gevoelden, kunnen wij vermelden dat den laatsten avond een paar onzer een der omliggende heuvels bestegen om daar geassisteerd door den kapelmeester en diens hobo, een nachtelijke serenade te brengen aan eenige kennissen.

Toen het schip den 8en de baai verliet met bestemming naar het vaderland, hadden velen der opvarenden gebruik gemaakt van de vergunning van den commandant om „een vogeltje" mee te nemen, zoodat bij mooi weer een wandeling vooruit over 't tentdek ons doet denken aan de papegaaienlaan in Artis.

Gedurende de reis werd in den beginne goed weêr getroffen, zelfs vaak fraai weder. Wel stond de passaat flink door en veroorzaakte nog al zee, doch heeft de wind op de vaart niet veel invloed en toonde de „Zeeland" zich weer een gemakkelijk zeeschip. Na eenige proefnemingen bleek de economische vaart te zijn 9 à $9^1/_4$ mijl met 65 slagen en 1 cylindrische en 3 pijpketels in gebruik. De passaat ging geleidelijk over in zuchtjes uit 't Oosten en met een dag stilte, kwam de deining uit het Noorden als voorbode van nadere N.-winden, welke wij dan ook tot het kanaal behielden. Zoo gaarne hadden wij geprofiteerd van de Weste winden, waar wij recht op hadden volgens de windkaart, doch hardnekkig bleef zij uit 't Noorden waaien. Vrijdag den 21ste Juli was zij zeer krachtig en veroorzaakte, in verband met de deining, een aanschietende zee. Voornamelijk om het kolenverbruik binnen hare grenzen te houden, werd eenige wachten vaart verminderd en een andere koers gestuurd, ten einde een betere gelegenheid te bekomen, wind en zee namen dan ook af, hoewel de wind halsstarig N. tot NNW. bleef. Hier ondervonden wij weer eens, gelukkig de eerste maal op de thuisreis, het ongemak 't welk ons 't lek worden van 4 condensorpijpjes veroorzaakte, daar gedurende 8 uur met ééne ma-

chine gestoomd moest worden. Te Curaçao liggende en tijde het laatste verblijf te St. Lucia, hadden wij ook 't zelfde ong mak gehad.

Onder stoom echter lijdt de vaart er niet zoo zeer ond daar met 1 machine ± 78 slagen, ongeveer $8^{1}/_{4}$ mijl behoud werd, alleen gaat het draaien over de eene boeg uit den aa der zaak trager dan over de andere.

Dank zij het goede weêr, kon op de thuisreis over 't alg meen geregeld geoefend worden en zeer zeker, dank zij he niet kolenladen onderweg.

Den 24sten Juli 's middags was het restant kolen zoo nauw keurig mogenlijk opgenomen en 260 ton geschat en besloo daarom de commandant de reis naar het Nieuwediep zonde aandoen van eenige haven te vervolgen en alzoo 't bewijs t leveren, dat dit type schepen onder normale omstandighede hun 4900 mijl kunnen afleggen. Op de gronden ondervonde wij N. wind, doch weinig zee en deining en was het eene mooi gelegenheid te noemen. 's Avonds te ± 11 uur werd Lizar Noord gepeild en stoomde de „Zeeland" weder met mooi we door het kanaal. Hadden eenige onzer nog de stille hoop ge koesterd, onopgemerkt in Holland te komen, deze hoop ver flauwde toen zij den 26sten 's ochtends bij 't ontwaken hoorden dat er een loods overgenomen was en zeker zou dus nu d „Zeeland" gerapporteerd worden „Dungeness te zijn gepasseerd"

Den 26sten op den P.V. werd met dik weder (dat te 7 uu in een weinig mist en later in regen overging) IJmuiden ver kend en van daar op de Pettemerton gestuurd, waarop he langzamerhand opklaarde en op tonnenzicht het Schulpenga ingeloopen werd. Te $8^{u}.15$ werd ter reede Nieuwediep geanker en kort daarop tot ieders vreugde, op machtiging van de admiraal, op de haven gekomen en gemeerd, na eene afwezig heid van bijna een half jaar.

G. A.

486a

INHOUD:

14e Jaargang 1899—1900. 4e Aflevering. — 25 Sept.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN:

J. ALBARDA, J. J. RAMBONNET, A. MERKUS, T. I. CREYGHTON,

J. P. GUÉPIN, (*secretaris*).



DEN HELDER.

C. DE BOER Jr.

NAAR OOST-INDIË *wordt dit blad per zeepost verzonden. De toezending kan echter ook per mail geschieden tegen vergoeding der extra porto's, die ongeveer 30 cents per jaar bedragen. Aanvragen daartoe te richten aan den uitgever.*



DE OORLOG TER ZEE EN ZIJNE LESSEN DOOR CAPTAIN MAHAN. 1)

(*Vervolg van blz. 369*).

IX. 2)

DE VRAAGSTUKKEN, WELKE AAN ONZE ZEEMACHT GESTELD WERDEN DOOR DE VERSCHIJNING VAN CERVERA IN DE W. INDISCHE WATEREN EN HOE ZIJ WERDEN OPGELOST.

Het resultaat van de verschillende bewegingen, welke in ons laatste artikel werden medegedeeld, was dat het Vliegend Eskader zich den 22sten Mei vóór Cienfuegos en admiraal SAMPSON's divisie zich den 21sten vóór Havana bevond. Deze laatste was ernstig achteruitgegaan in mobiele gevechtswaarde door de detacheering der „Iowa" bezuiden het eiland naar de schepen onder SCHLEY. Met eenig vertrouwen werd verwacht, dat de vijand dáár, eerder dan voor eenige noordelijke haven, zijne eerste verschijning zou maken; en om die reden werd het Vliegend Eskader versterkt en de Havana-divisie verzwakt met een schip, welks eigenschappen heel wat gewicht in de schaal zouden leggen in een strijd met een actief tegenstander, zooals een strijdmacht van gepantserde kruisers behoort te zijn. Dat de monitors, waarvan SAMPSON voor het oogenblik in groote mate afhankelijk was, CERVERA tot een treffen konden dwingen, indien hij onverwachts trachtte Havana binnen te loopen, kon niet anders verwacht worden dan bij bijzonder groot toeval. Door het krachtigste schip aan den admiraal te ontnemen, werd hij blootgesteld aan het beschamende feit van den vijand langs onze trage, lage torenschepen te zien heenglippen; maar de oplossing was in de gegeven omstandigheden de beste. Niet voor den 28sten van de maand bracht de vereeniging met de

1) Reeks van artikelen in den London Times.

2) Times van 30 Maart 1899.

„Oregon" onze divisie voor Havana nagenoeg op gelijken voet ten aanzien van snelheid van beweging.

Op den 19den Mei ontving het Departement het waarschijnlijke, maar onzekere bericht, dat de vijandelijke divisie Santiago was binnengeloopen. Dit was, zooals men nu weet, in den vroegen morgen van denzelfden dag gebeurd. Vreemd genoeg was minder dan 24 uur vroeger op den 18den de hulpkruiser „St. Louis", Captain Goodrich, een van de Amerikaansche transatlantische schepen, dicht bij den mond geweest van de haven, welke tot nu toe buiten den kring onzer operatiën had gelegen, en had een krachtige en gelukkige poging gedaan om den kabel van Santiago naar Jamaica door te snijden. Terwijl hij hiermede bezig was, had de „St. Louis", die evenals de zusterschepen (uitgezonderd de „St. Paul") nog geen bewapening had ontvangen, in overeenstemming met grootte en bestemming, drie kwartier onder het vuur gelegen van den vijand, op een afstand van iets meer dan één mijl. Gelukkig was een 15 cM. kanon van de Socapa-batterij, dat men toen bezig was te stellen, niet voor den volgenden dag gereed; en de „St. Louis" bleef aan den arbeid tot er een stuk uit den kabel was gesneden. Hierbij werd hij geassisteerd door de sleepboot „Wompatuck", commandant Jungen. De twee schepen gingen daarna naar de Guantanamo-baai, na ongeveer 48 uren voor Santiago geweest te zijn. Het mag Cervera voorzeker als een gelukkig saldo aangerekend worden, dat hun vertrek vóór zijne aankomst onze regeering lang in onzekerheid hield omtrent het feit aangaande hetwelk wij volkomen zekerheid moesten hebben, voor wij de Havana-blokkade konden verzwakken om ons voor Santiago te concentreeren. Schrijver dezes herinnert zich, dat de commandant van de „St. Louis", welk schip kort daarna om de Noord kwam om kolen te laden, het moeilijk aanneembaar vond, dat hij de Spaansche schepen zoo rakelings was misgeloopen; en dit te meer, omdat hij den 19den te Guantanamo had doorgebracht op minder dan 50 mijlen afstand. Toen evenwel waren onze berichten, ofschoon niet zoo zeker als van ooggetuigen, zoo waarschijnlijk, dat zij meer wogen dan zijn twijfel, maar groote verlegenheid zou ons gespaard zijn geworden, indien de vijand door dit schip gezien ware; met zijn groote snelheid zoude hij dadelijk volkomen zekerheid verschaft hebben, dat allen en niet slechts een gedeelte binnen waren geloopen. Dit hoorden wij eerst drie weken later met zekerheid.

Nog in een ander opzicht was het geluk, zooals het gewoonlijk genoemd wordt, ons toen tegen. De „Wompatuck" was door Captain Goodrich naar den mond van de haven te Guantanamo gezonden, om te trachten daar den kabel te dreggen. De sleepboot en de „St. Louis" werden beide gedwongen terug te trekken, niet door de zwaarte van het vuur van den wal, maar door een nietige Spaansche gunboat, geholpen door „een „klein kanon aan den wal". Had dit feit aan Commodore Schley medegedeeld kunnen worden, toen hij den 26sten besloot

naar Key West terug te keeren, op grond van de moeilijkheid van kolen laden, dan zoude hij vermoedelijk wel gezien hebben hoe gemakkelijk de plaats genomen en benut had kunnen worden als kolenstation, zooals later door admiraal SAMPSON gedaan werd, en dat er dus geen noodzaak bestond een 700 mijlen terug te maken naar Key West, in gezelschap van een collier met een drie duizend ton kolen. Toen de buitenbaai werd bezet op 8 Juni, bestond onze geheele aanvallende macht uit den onbeschermden kruiser „Marblehead" en den hulpkruiser „Yankee", waarvan de eerste tot het Vliegend Eskader behoorde van Cienfuegos tot Santiago en voor deze haven kruiste, tot SAMPSON aankwam. Toen werd door de Spaansche gunboat, waarvoor de kwetsbare en onvoldoend bewapende „St. Louis" en „Wompatuck" terecht terugtrokken, geen weerstand geboden.

Ofschoon het bericht van CERVERA's binnenvallen in Santiago niet vertrouwbaar genoeg was om het wegzenden van SAMPSONS schepen voor Havana te rechtvaardigen, was het toch waarschijnlijk genoeg om eene krachtige bewaking van de haven imperatief noodzakelijk te maken. Telegrammen werden dadelijk verzonden om de vier hulpkruisers — „St. Paul", „St. Louis", „Harvard" en „Yale" — en den snellen kruiser „Minneapolis" voor den havenmond te vereenigen. Het getal dezer schepen wijst eenigszins aan, welke beteekenis aan den dienst gehecht werd. Het was noodzakelijk ruimschoots rekening te houden met ongelukken, want de eenige manier om schepen genoeg bijeen te hebben, wanneer de toestanden kritiek worden, is er meer te zenden dan strikt noodig zijn. Al degenen, die hun orders ontvingen, volgden hun bestemming zoo spoedig als de omstandigheden toelieten op, maar het Departement kon de hand niet op de „St. Louis" leggen. Deze mislukte poging illustreert de in een vorig artikel gemaakte opmerking betreffende het nut van ongeveer te weten, waar de kruisers gevonden kunnen worden; want van alle vijf schepen, welke men trachtte te verzamelen, was de „St. Louis" voor het oogenblik het meest belangrijke door zijn kennis van den weerloozen staat van den vijand te Guantanamo, welke hij aan SCHLEY konde medegedeeld hebben. Deze vond, toen hij voor Santiago arriveerde in den avond van 26 Mei, de „Minneapolis", de „St. Paul" en de „Yale" op het terrein. De „Harvard" was er geweest, maar was naar St. Nicolas Mole gegaan met berichten, welke de commodore voor zijn vertrek van Cienfuegos had verzonden. Hij kwam weer bij de vlag in den vroegen morgen van den volgenden dag, 27 Mei.

In den morgen van den 25sten had de „St. Paul" den Britschen stoomer „Restormel" met 2400 ton kolen voor het Spaansche eskader prijs gemaakt. Dit schip was eerst naar Portorico gegaan en was van daar naar Curaçao gezonden, waar het twee dagen na het vertrek van CERVERA aankwam. Het rapporteerde na genomen te zijn, dat twee andere colliers in Portorico waren toen het van daar vertrok. Dit schijnt er op te wijzen

dat die haven, en niet Santiago, de oorspronkelijke bestemmingsplaats des vijands is geweest, want die colliers hadden evengoed rechtstreeks naar Santiago kunnen gaan; vermoedelijk zelfs met veiliger kansen, want wij dachten toen nog niet over Santiago zooals over San Juan. Dit vermoeden wordt versterkt door het feit dat er slechts 2300 ton Cardiff-kolen in Santiago waren, een toestand waaruit blijkt, hoe weinig de Spaansche regeering er op rekende die haven te gebruiken en van hoe groot gewicht de prijsmaking van de „Restormel" op dat oogenblik voor den vijand was.

Het plan van Commodore Schley om naar Key West terug te keeren verhaastte den gang van admiraal Sampson met zijn twee snelste schepen naar Santiago; maar de stap zou zeker gedaan zijn zoodra de twijfel, of de geheele Spaansche divisie binnengeloopen was, was opgeheven.

Het Departement was, onder de steeds sterk wordende overtuiging dat de vijand daar was, reeds meer en meer verstoord geworden door het oponthoud van het Vliegend Eskader voor Cienfuegos. Dit oponthoud werd veroorzaakt door de onzekerheid van den bevelhebber of Cervera in laatstgenoemde haven was; noch ook was er reden om de beslissing van den bevelvoerenden officier ter plaatse te gispen, wiens informatiën, uitsluitend afkomstig van aviso's en éclaireurs in beperkten kring, noodzakelijk minder volledig moesten zijn dan die van het Departement, dat met verschillende punten kabelgemeenschap had. Niettemin vergiste hij zich en elk later uur maakte de vergissing tastbaarder en ernstiger voor de heeren in Washington; inderdaad niet dat men daar overtuigende bewijzen had — verre van dien — maar men had daar den graad van redelijke waarschijnlijkheid, welke handelend optreden in het leven, maar inzonderheid in den oorlog, rechtvaardigt. Daar was geen zekerheid genoeg om onze schepen vóór Havana weg te nemen — aldus tevens Key West blootstellende — maar er was geheel voldoende zekerheid om het te wagen Cienfuegos te verlaten en naar Santiago te gaan; want, om nog de zaak van de zwakste zijde te bezien, wij konden beide havens niet sluiten en moesten daarom een keus doen. Tegen de kans dat de vijand zou trachten uit Santiago te glippen en elders een heenkomen te zoeken werd gewaakt door een telegram aan de „Yale" om alle schepen voor Santiago to melden, dat het Vliegend Eskader voor Cienfuegos was en het orders had ontvangen met den meesten spoed naar Santiago op te komen. Indien daarom de vijand uitliep voor de aankomst van Schley, zouden onze éclaireurs weten waar dezen te vinden; d. i. ergens op de kortste verbindingslijn tusschen de twee havens.

De verlegenheid waarin het Departement gebracht werd door het telegram dat het Vliegend Eskader op den terugweg naar Key West was, werd zeer vermeerderd door het feit dat de vijf kruisers, voor de haven gestationneerd, gebrek aan kolen begonnen te krijgen. Indien het eskader op het terrein

bleef, was dit van betrekkelijk gering belang. Natuurlijk zouden de gemeenschap en de uitkijk er door geschaad worden, maar dit zoude niet onvermijdelijk noodlottig zijn aan het doel dat beoogd werd, n.l. dat CERVERA niet zonder gevecht naar buiten kon komen en weder in het onbekende verdwijnen. Maar als het eskader weg ging, konden de kruisers niet blijven en kon de vijand ongemerkt ontsnappen.

Gelukkig besloot de Commodore bij nadere overweging te blijven, maar voor dat dit aan het Departement bekend was, was SAMPSON er op den 29sten Mei met de „New-York" en de „Oregon" heen gedirigeerd, welk laatste schip juist den 28sten bij de vlag was gekomen. Het telegram meldende, dat het Vliegend Eskader toch zoude blijven, kwam inderdaad in voordat de beide schepen vertrokken waren, maar het werd niet doelmatig geacht de orders te veranderen. Er was toen ook bericht ontvangen dat twee schepen der Spaansche divisie aan de binnenzijde van onze schepen waren gezien en ofschoon dit nog twijfel overliet omtrent de anderen, nam het de noodzakelijkheid weg Key West te dekken; hierin had het Departement toch aanleiding gevonden op de eerste kennisgeving van SCHLEY'S terugkeer aan SAMPSON geen verdere orders te verstrekken van gereed te zijn om naar Santiago te stoomen op het oogenblik dat het Vliegend Eskader terugkeerde. Door het vertrek van de „New-York" en de „Oregon" was de „Indiana" het eenige slagschip om de West. Zijn snelheid was onvoldoende om de anderen bij te houden en er werd besloten hem te gebruiken voor het convoieeren van het leger, hetgeen oorspronkelijk aan SAMPSON'S divisie in haar geheel was toegedacht.

Admiraal SAMPSON kwam met zijn beide schepen den 1sten Juni te 6 uur v.m. voor Santiago aan en zette de nauwgezette bewaking van de haven in, welke duurde tot den uitval en de vernietiging van CERVERA. „Van dat oogenblik af", zegt de Spaansche officier MULLER, die van den aanvang in de haven was als tweede bevelhebber der maritieme middelen, „hielden „de vijandelijke schepen, welker aantal later vermeerderd werd, „dag en nacht onafgebroken wacht, zonder zich met den nacht „te verwijderen, zooals zij gewoon waren". Schrijver dezes is niet voornemens af te dalen in bijzonderheden van die wacht, welke eene maand duurde en elke poging van den vijand belette om bij nacht te ontsnappen, daar het meer zijn bedoeling is algemeene lessen uit den oorlog te trekken dan de details van operatiën te behandelen. De billijkheid vordert evenwel te zeggen, dat alle beschikkingen betreffende de blokkade van het begin van Juni af tot den dag van het gevecht door den bevelvoerenden officier ter plaatse werden genomen, zonder eenige beperkende order van het Departement en met slechts enkele, zoo al eenige, wenken van die zijde. Schrijver dezes herinnert er zich geene; maar hij herinnert zich wel de belangstelling waarmede hij, gedurende de donkere nachten van die maand, de grootte van de maan gadesloeg, welke den 18en nieuw was;

zoo ook den angst elken morgen dat er bericht zou inkome van een welgeslaagde poging des vijands om te ontsnappen zijnde toch de snelheid waarvoor hij te boek liep zooveel gro ter dan die van onze schepen. Het was toen niet bekend da het door de maatregelen, welke onafgebroken door ons eskade werden toegepast, bezwaarlijker was bij nacht uit Santiago t ontsnappen dan over dag, wegens de moeilijkheid een schij door een zeer nauw vaarwater te brengen met een electrische bundel vlak in het gezicht, gelijk dan over den afstand van ééne mij het geval geweest zoude zijn vóór de havenmond bereikt werd.

De dienst van het Marinedepartement was op dat oogenblik voor zoover Santiago betrof, hoofdzakelijk administratief; de schepen op de noodige sterkte te houden en te voorzien van kolen, munitiën en gezond voedsel, zooveel als dit overeen te brengen was met de eischen van andere deelen van het oorlogsterrein. Gedurende de maand Juni, welke de werkelijk beslissende periode van den oorlog was, werden de eischen tot vermeerdering van de strijdkrachten op alle punten steeds dringender. Een talrijk convooi moest geleverd worden voor de expeditionnaire macht; de slagvloot moest versterkt worden met meer lichte kruisers; het werd duidelijk dat de blokkadegrenzen moesten worden uitgebreid, wat op groote vermeerdering van de scheepsmacht aankwam; en te midden van dit alles vertrok Camara naar Suez. Dit zijn allemaal voorbeelden van het algemeene gezegde: „it never rains but it pours". Onze slagvloot vóór Santiago was meer dan sterk genoeg om het vijandelijk eskader in korten tijd te vernietigen, indien het trachtte een beslissend gevecht te leveren. Dit was zoo duidelijk, dat de vijand wel nimmer iets van dien aard zoude wagen, maar wij konden het getal onzer gepantserde schepen niet verminderen op de plaats, die het beslissend centrum van den strijd geworden was. De toestand liet twee mogelijkheden toe. De vijand kon er in slagen te ontsnappen, een kans welke van ons eischte verreweg de sterkste te blijven in slagschepen, ten einde rekening te kunnen houden met de verplichte afwezigheid van enkelen, voor kolen laden of herstellingen, benevens voor verkenningsdiensten zooveel lichte kruisers op het terrein te houden, als maar mogelijk was; of hij kon door eenvoudig ten anker te blijven, beveiligd tegen aanvallen door een torpedolinie, een toestand rekken, welke niet alleen onze schepen uitputte, maar er ook toe leidde hen in den orkaantijd daar te houden, een kans waarvan het volk der Vereenigde Staten zich geen volkomen rekenschap gaf.

Het is wenschelijk hier de aandacht te vragen voor eenige elementen van den toestand ter zee, welke een krachtigen invloed oefenden op de oorlogshandelingen te water, en welke door de natie in het algemeen voorbijgezien worden, want zij geven een concrete illustratie van toestanden, welke onze nationale politiek, voor zoover de marine betreft, thans en in de naaste toekomst raken. Wij moesten zuinig zijn op onze sche-

van Cervera's eskader, dat de slagvloot de haven van
go niet werd binnengezonden, hetzij om den vijand te
n, hetzij om de operatiën van het leger te ondersteunen,
elfde wijze b.v. als Farragut de torpedoliniën van Mobile
de. Het antwoord — en naar schrijvers oordeel, de meer
eldige reden — was dat het land onder de politieke ver-
gen van den jongsten zomer het er niet op mocht wagen
kel slagschip te verliezen of ontredderd te zien, tenzij de
eming in welke het gewaagd werd eene redelijke waar-
ijkheid opleverde voor een gelijk of grooter verlies aan
nds zijde, zoodat wij even sterk bleven als voorheen met
king tot de strijdkrachten, die in den loop der gebeurte-
tegen ons in het vuur konden worden gebracht. Indien
en duizend man verloren kon het land ze vervangen [1];
wij een slagschip verloren konde het niet vervangen
n. De uitslag des oorlogs, in zijn geheel en op elk terrein
hij gevoerd werd, hing af van de sterkte ter zee en het
mperatief noodzakelijk om succes te behalen niet alleen,
dit niet langer te laten duren dan noodig was. Een mil-
van de beste soldaten zoude machteloos geweest zijn tegen-
eene vijandelijke beheersching van de zee. Dewey had
één slagschip, maar het lijdt geen twijfel of de bekwame
aal was van meening dat hij er een of meer behoorde te
n; en dat was ook zoo, als wij er maar eenige hadden
gehad. De twee monitors zouden zeker iets zijn als zij
amen; maar als alle schepen van hun klasse schoten zij
t in vrijheid van beweging.
oen Camara via Suez naar het Oosten koers stelde, werd
et duidelijker dan het reeds was, dat wij daar slagschepen
en hebben. Dat was van den aanvang af helder als de
maar evenmin als menschen kunnen slagschepen op twee
en te gelijk zijn en, totdat de kans was verloopen dat
ra tenslotte den steven naar het Westen zoude keeren,
e Spaansche vloot op het schiereiland ten opzichte der
terreinen, waarop de oorlog werd gevoerd (de West-Indiën

handelde het Departement goed en in overeenstemming met gezonde militaire regelen; maar in herinnering moet worden gebracht dat de Spaansche zeemacht niet de eenige kwade kans was. Schrijver dezes was toen niet in eene positie om te weten, en weet het ook nu nog niet, welk gewicht door de Regeering der V. S. gehecht werd aan de loopende geruchten van mogelijke politieke wrijving met andere Staten, wier bevolking duidelijk sympathie voor den vijand koesterde. Het publiek weet daar even veel van als hij; maar het was duidelijk dat als er ergens een neiging was om tusschen beiden te komen, deze niet zou verminderen door een ernstige ramp ter zee aan onze zijde, zooals het verlies van een onzer slagschepen zoude zijn. Evenals in het handhaven van eene technische „effectieve" blokkade van Cuba moest bij het intact houden van de slagvloot en het waarborgen van haar kracht zoowel op de houding van vreemde mogendheden als op de kracht van den onmiddellijken vijand gelet worden. Om deze redenen werd het aanbevolen aan den admiraal SAMPSON péremptoire orders te zenden; niet dat er eenige twijfel bestond aan het beleid van dezen officier, die het denkbeeld om de schepen op de mijnenvelden van Santiago te werpen als gekken zelfmoord brandmerkte, maar omdat men wilde dat de last van zulk een besluit door een hoogere autoriteit moest worden gedragen, welke beter de looze beschuldigingen van onwetendheid konde dragen, van tijd tot tijd geuit door sommigen, die beter hadden kunnen weten, maar niet beter wisten. „The matter is left to your direction", zoo luidde het telegram, „exept that the United States' armoured „ships must not be risked".

X. 1)

Toen CERVERA's eskader eenmaal in den hoekzak zat, zoud… een vernuftig tegenstander, in welken graad van gereedhei… voor een zeeoorlog ook, de wenschelijkheid ingezien hebben va… hem te dwingen de haven te verlaten door een aanval in de… rug, welke alleen door een leger gedaan kon worden; evenal… NELSON bij een zekere gelegenheid eens zeide: „Wat men n… noodig heeft zijn niet meer schepen, maar troepen". Zulk ee… toestand mag alleen onder bijzondere omstandigheden voort bl… ven duren. Maar de redenen aan het slot van het vorige art… kel vermeld verdubbelden onze verplichting om de zaak spoed… tot een einde te brengen en de gecombineerde expeditie v… Tampa werd dadelijk bevolen. Met het oog op de sterkte d… vijandelijke troepenmacht rondom Santiago, zooals die later ble… uit de transporten gevangenen en door ons van te voren gesch… werd, was het ongetwijfeld wenschelijk een sterkere macht … gebruiken dan gezonden werd. De critiek uitgeoefend op … onvoldoende getal troepen, dat voor deze werkelijk stoutmoedi…

1) Times van 1 April 1899.

onderneming werd gebezigd, is kerngezond en zoude geheel juist zijn indien zij niet tegen de onderneming zelf gericht was, tegen de nationale kortzichtigheid welke ons bij het uitbreken van den oorlog zulk een onbeteekenend leger verschafte. De waaghalzerij van de onderneming blijkt uit het feit dat de colonne van ESCARIO, 3000 man sterk, van Manzanillo, Santiago den 3en Juli bereikte; te laat, dat is zoo, rijkelijk te laat om deel te nemen aan de verdediging van San Juan en Elcaney, van welker behoud de voorziening der stad van voedsel en water afhing; evenwel niet zoo laat dat men geen huivering krijgt op het denkbeeld hoe moeilijk de taak onzer troepen geweest zou zijn, indien ESCARIO in tijds aangekomen was. Dit geval voegt slechts een voorbeeld te meer bij de lange lijst, die de geschiedenis ons aanbiedt, van gevallen waarin de energie der wanhoop en snel handelen, veiligheid ontworsteld hebben aan de kaken van dreigend onheil. De omstandigheden eischten van ons dat wij veel waagden; en het succes rechtvaardigt slechts dubbel een poging die, op grond van het duidelijke evenwicht van voordeelen en nadeelen, bij voorbaat gerechtvaardigd werd door haar noodzakelijkheid en geen redelijken grond voor blaam geboden zou hebben, zelfs als zij mislukt ware. [1])

Het Marine-Departement was evenwel van meening dat zelfs een geringe kans van schade te lijden, welke te vermijden was, niet mocht geloopen worden; en men kan zeggen dat terwijl de man, die als de nood dringt niet in staat is veel te wagen ter wille van een beslissend voordeel, ongeschikt is voor bevelvoering, aan den anderen kant degene, die zich maar aan een kleine kans van ernstige schade blootstelt wanneer hij die redelijkerwijze had kunnen voorkomen, slechts minder schuldig is. Terecht is gezegd dat NELSON meer zorg droeg voor zijn bramstengen op een gewonen kruistocht dan voor zijn geheele vloot als de vijand tegengehouden of geslagen moest worden; en deze vereeniging van tegenovergestelde eigenschappen wordt in alle sterke militaire karakters gevonden. Waar een van beiden ontbreekt, kan militaire kracht niet bestaan. Dienovereenkomstig werd besloten voor de transportschepen een talrijk convooi te verzamelen om hen te beveiligen tegen mogelijke aanvallen van de Spaansche gunboats, welke verspreid waren langs de N.-kust van Cuba, [2]) de route door de transportvloot te volgen. Die zorg werd vermoedelijk door menigeen en door bekwame menschen overdreven geacht; maar in den oorlog ziet men het onvoorziene dikwijls gebeuren; hier of daar zoude een jong Spaansch officier onverwacht kunnen toonen niet alleen dapper te zijn, zooals

---

1) Dan heeft zij de rechtvaardiging van het succes ook niet noodig. Dikwijls is het succes een onrechtvaardig rechter; niettemin wordt er in het militaire veel naar zijn uitspraak geluisterd. VERT.

2) Leerzaam, die vrees van de Amerikaansche autoriteiten ten aanzien van een transportvloot voor vaartuigen zonder eigenlijke oorlogswaarde. VERT.

allen, maar ook ondernemend, zooals slechts sommigen schenen te zijn. De transportvloot was niet gewoon aan gezamenlijk manoeuvreeren, verscheidene van de kapiteins hadden geenerlei belang bij den oorlog, maar veel belang bij de eigenaars der schepen, van wie hunne inkomsten afhingen; verstrooiing en paniek konden, indien een aanval plaats had, zeker voorspeld worden; en ten slotte, nauwelijks menschen genoeg hebbende voor den arbeid, die hen wachtte, waarom het gevaar te loopen van ook maar ééne lading van ons deugdelijk maar veel te klein leger op te offeren? Daarom werd besloten een dozijn kleine kruisers te verzamelen, elk opgewassen tegen een Spaansche gunboat, en welke wegens hun aantal zoo rondom de transportschepen konden verdeeld worden dat zij op alle punten tegen aanval beveiligd waren. Alleen de wetenschap dat zulk een sterke flottielje de onderneming zou begeleiden gaf misschien meer bescherming dan de scheepsmacht zelf; [1]) want zij zoude zelfs een actieveren vijand zich rustig doen houden. Als verdere maatregel van voorzorg werden orders gegevens den torpedo-destroyer in San-Juan te bewaken gedurende den overtocht van het leger. [2]) De „Indiana" maakte deel uit van het convooi, gelijk boven reeds gezegd is; de zeilorde werd vastgesteld en verdere beschikkingen genomen door en uitgevoerd onder het oppertoezicht van den bevelvoerenden officier van dien bodem, Captain HENRY C. TAYLOR.

Op Zaterdag 4 Juni telegrafeerde Commodore REMEY, commandant van onze basis te Key West, dat de oorlogsschepen van het convooi gereed zouden zijn om dien avond onder stoom te gaan. Het leger was ingescheept en gereed om te vertrekken op den 8sten, maar vroeg in den morgen van dien dag werd het bericht ontvangen, waarop in een vroeger artikel werd gedoeld, dat een gepantserde kruiser met drie schepen den vorigen avond door een onzer blokkadeschepen was gezien in het Nicolas Channel, op de N.-kust van Cuba. Toen het bericht niet gri[illegible] werd aangenomen, werd het bevestigd door den officier die d melding maakte en door een ander schip dat op ongeveer den zelfden tijd op dezelfde plaats was geweest. Op grond van dez belangrijke en positieve tijding werd voor het vertrek van d transportschepen contra-order ontvangen; de oorlogsschepen va het convooi werden uitgezonden om de wateren waar de ve dachte schepen gezien waren nauwkeurig te onderzoeken, admiraal SAMPSON kreeg order om twee van zijn snelste gepar serde schepen naar Key West te zenden, om de expeditie m kracht te kunnen voortzetten. De admiraal, vast overtuigd d het bericht eene vergissing was, van een soortgelijk karakt[illegible]

1) Dit is toch alleen mogelijk als de beteekenis van het convooi door de tegenpartij overschat wordt, en daarop te rekenen kan bouwen op een zandgrond zijn. VERT.

2) Nog leerzamer dan de gunboatvrees. VERT.

als andere terzelfdertijd door hem ontvangen, gaf geen gevolg aan de order; eene beslissing, die in de omstandigheid dat hij beter was ingelicht, als juist en gelukkig moet worden beschouwd. Het incident was op dat oogenblik fnuikend en had — in aanmerking nemende hoe weinig te laat ESCARIO aankwam — noodlottig kunnen zijn; maar het is een van die gevallen, waarin het moeilijk is te veroordeelen, al is er voor kondschapsschepen een zeer duidelijke moraal uit te trekken.

De expeditie vertrok eindelijk op den 14den Juni van Tampa en kwam den 20sten voor Santiago. Het verzamelen en gereedmaken van het convooi, de reis zelf, en de vertraging veroorzaakt door het valsche bericht, duurden samen drie weken, gedurende welke de oorlogsschepen van de expeditie aan de blokkade werden onttrokken. Nog eenige dagen waren er verder noodig voor kolen laden en om hun weder op hun stations te krijgen. Inmiddels werd het duidelijk dat de blokkade moest worden uitgebreid ten einde er het volle nut van te trekken als militairen maatregel. Op de zuidelijke havens van Cuba bewesten Santiago en in het bijzonder in de wateren nabij Pines-eiland en Batabano, dat in rechtstreeksche spoorwegverbinding staat met Havana, nam de vaart steeds toe, evenals op Sagua la Grande in het Noorden. Om kort te gaan, de vraag naar behoeften veroorzaakte eene toenemende aanvulling, van Jamaïca en Mexico in het Zuiden, van Europa en Amerikaansche havens in het Noorden, en het geheel ontwikkelde zich tot een systeem dat al onze oogmerken dreigde te verijdelen, tenzij van onze zijde het blokkadenet verder uitgespreid en de mazen er van toegehaald werden. Daarom werd besloten eene blokkade van de Zuidkust van Cuba af te kondigen van Kaap Cruz, een beetje bewesten Santiago, tot Kaap Frances, waar de ondiepten bewesten Pines-Eil. eindigen. Pines-Eil. zelf zoude genomen worden om voor de kleine schepen, die alleen in de naburige wateren konden ageeren, een veilige basis te hebben om kolen te laden en orkanen te kunnen afrijden; en eene expeditie, hoofdzakelijk bestaande uit het mariniersbataljon, was feitelijk reeds op weg met die bestemming, toen het protocol geteekend werd. Gedurende de drie weken, welke in beslag werden genomen voor de gereedmaking en den overtocht van de Santiago-expeditie, was de blokkade ternauwernood technisch effectief geweest; van ons standpunt kon dat in geenen deele als bevredigend worden beschouwd, ofschoon wij de kustverdedigingsvloot een voor een van al haar kruisers beroofden voor den dienst op Cuba. Onze eenigste hoop in dien tijd en bij elk schip, dat wij onder den wimpel konden brengen, was te voldoen aan de eischen der techniek ter voorkoming van elke beschuldiging dat zij niet effectief zoude zijn voor neutralen, wier kruisers tusschenbeiden wel wat nieuwsgierig schenen.

Te midden van al deze buitengewone inspanning verliet CAMARA's eskader Cadix en maakte zijn haastigen tocht oostwaarts. Een gevolg hiervan was dadelijk alle op deze noordelijke

kusten kruisende schepen vrij te maken. Deze werden onmiddellijk naar Key West gezonden voor de blokkade, terwijl Commodore HOWELL zelf ging om die verder te leiden. Aan den anderen kant echter moest er eenige onrust ontstaan ten aanzien van DEWEY, ingeval CAMARA werkelijk doorging, want behalve den monitor „Monterey" konden wij er geen gepantserd schip heen krijgen vóór de twee Spaansche pantsers daar aankwamen; en als zij verder dezelfde vaart behielden, die zij tot Suez liepen — 10 mijlen — was het twijfelachtig of de „Monterey" hen voor kon zijn. Hier kan als een interressante coïncidentie vermeld worden, dat op denzelfden dag waarop bericht ontvangen werd dat CAMARA naar Spanje was teruggekeerd, er ook een telegram werd ontvangen dat de „Monterey" terug had moeten keeren naar Honolulu voor herstellingen aan den collier, die hem vergezelde. Dit was natuurlijk nieuws van 10 dagen oud, want tusschen Honolulu en San Francisco was geen kabel-, alleen stoomverbinding.

De versterking van onze blokkade met de schepen van de noordelijke verkenningsvloot was dientengevolge het eerste en, zooals nader bleek, het eenige duurzame gevolg van CAMARA's beweging. Welk het doel was van die vreemde „vagabondaggio", zooals zij niet onjuist door een Italiaansch criticus genoemd wordt, is den schrijver dezes onbegrijpelijk. Dat de bedoeling alleen was om ons te verleiden eenige eccentrische beweging te maken door onze vrees ten aanzien van onze strijdmiddelen te Manilla te prikkelen, zoude volkomen overeen te brengen zijn geweest met een tocht tot Port-Saïd en een verblijf aldaar van eenige dagen, zooals plaats had door de moeilijkheid van kolen te krijgen, feitelijk of geveinsd. Maar waarom de groote kosten werden gemaakt van het kanaal door te stoomen, alleen om het bedrag, door terug te keeren, te verdubbelen, gaat alle begrip te boven. Het is misschien alleen geweest om den bluf tot het uiterste op te voeren; maar het is moeilijk niet een nog ongeopenbaarde drijfveer aan te nemen, die misschien nimmer bekend zal worden.

Misschien evenwel hebben de maatregelen door onze regeering genomen, op de Spaansche regeering het effect uitgeoefend, waarop zij berekend waren. Een eskader van twee slagschepen en vier kruisers, getrokken uit de vloot van admiraal SAMPSON, werd samengesteld om via Suez naar Manilla te gaan, onder bevel van Commodore WATSON, die tot dien het bevel gevoerd had op de N.-kust van Cuba. Colliers om dezen te vergezellen, werden terzelfder tijd gereed gemaakt in onze Atlantische havens. Ingevolge de betoogen van den admiraal was hij gemachtigd om het vertrek van het smaldeel uit te stellen tot alle gepantserde schepen vol kolen waren, ten einde zeker te zijn, dat de vijf, die hem overbleven, geruimen tijd voor Santiago konden blijven. Tot deze wijziging van de eerste order droeg ook de duisternis der nachten in dien tijd bij; want de maan, schoon wassende, was nog jong. Maar aangezien ons doel eerder

was te voorkomen, dat CAMARA doorging dan versterking te zenden, werd er aan deze beschikkingen volle publiciteit gegeven en om daar te zekerder van te zijn, ontving WATSON order in alle haast met zijn vlaggeschip de „Newark" naar Santiago te gaan om zijn nieuw commando te aanvaarden, welks erkend objectief de Spaansche kust was, toen verstoken van een voornaam verdedigingsmiddel door het vertrek van CAMARA's schepen en zeer onvoldoende voorzien van plaatselijke versterkingen. Was CAMARA doorgegaan naar de Oost, dan zoude WATSON hem gevolgd hebben en ofschoon later aankomende, was er geen onoverkomelijke moeilijkheid de bewegingen van beide divisiën — DEWEY en WATSON — zoo te combineeren, dat het eindresultaat verzekerd werd en Spanje ontbloot van zijne tweede divisie schepen.

CAMARA's oponthoud te Port-Saïd, dat ettelijke dagen duurde, deed twijfel rijzen aan de werkelijkheid van zijne bekend geworden bestemming of geloof aan onvoldoende uitrusting en gereedheid — inzonderheid kolen — voor zulk eene verre expeditie. Dit droeg er toe bij WATSON's vertrek uit te stellen, en de eerste tocht door het kanaal (2 Juli) van de Spanjaar den trof zeer nauw samen met de vernietiging van hun andere divisie onder CERVERA. Na de affaire bij Santiago moesten de slagschepen opnieuw van munitie voorzien worden en voordat dit geschied was, had CAMARA den terugtocht naar Spanje aanvaard.

Dat de vijand zijn voorgenomen tocht naar Manilla liet varen, werkte met de kritieke positie van ons leger voor Santiago er toe mede, om het plan DEWEY versterking te zenden, uit te stellen, toen hij geen slagschepen meer noodig had, althans voor zijne operatiën van het oogenblik. Bovendien was de aankomst van de „Monterey" en de „Monadnock" nu verzekerd, zelfs in het geval de vijand den tocht hervatte, hetgeen nauwelijks denkbaar was. Toen Santiago viel, werd evenwel de noodzakelijkheid gevoeld onze vloot in den Stillen Oceaan weer op den ouden voet te brengen, hetzij via de Straat van Magelhaens, hetzij via Suezkanaal. De laatste weg werd gekozen; de geheele slagvloot — behalve de „Texas", die uitviel om den geringen kolenduur — kreeg order voor den tocht en om over een deel van de route de twee slagschepen te vergezellen, die met de kleinere kruisers en colliers naar Manilla zouden gaan. De preparatieven voor dezen tocht werden geruimen tijd geheim gehouden onder dekking van het ruchtbaar gemaakte plan om tegen Portorico te ageeren; maar niets kan blijkbaar ontsnappen aan de loerende nieuwsgierigheid van de pers, welke deze niet altijd even achtenswaardige eigenschap als „ondernemend" verheerlijkt. Veel kwaad deed het niet; misschien heeft zelfs het duidelijke verlangen van onze regeering naar geheimhouding, ofschoon aldus verklapt, de vrees des vijands vermeerderd voor de schade, die wij van plan zouden zijn aan zijne kusten toe te brengen.

Op dit laatste punt was de positie van onze regeering,

voor zoover schrijver dezes die opvat, zoo eenvoudig mogelijk. In geval de vijand den vrede weigerde, wanneer weerstand klaarblijkelijk en volslagen hopeloos was, kon de toevlucht genomen worden tot bombardement van een haven, evenwel met den grootsten tegenzin en alleen om te dwingen tot onderwerping en erkenning van onloochenbare feiten. Men kan zijn eigen volk niet laten sterven en hun bronnen van bestaan laten braak liggen, alleen omdat eene tegenpartij niet erkennen wil, dat hij een pak slaag gehad heeft, wanneer dat inderdaad zoo is. Wanneer onze vloot de Spaansche kust zou bereiken, kon dat geval aanwezig zijn; maar vermoedelijk zoude de onwil van onze regeering, om zoo te handelen, hare beslissing tot het laatste oogenblik uitgesteld hebben, ten einde den vijand de laatste vernedering te sparen van te moeten zwichten, niet door redelijke erkenning van de feiten, maar voor rechtstreeksche bedreiging met geweld. Het plan tot bombardeeren, zoo zonder eenige reserve door de pers verspreid, was een van de vele ongegronde ontdekkingen, waarmede zij haar lezers gedurende de vijandelijkheden voorlichtte; mengsels van waarheid en dwaling in zulk eene vernuftige verhouding dooreengeschud, dat zij het beste tegengif vormden tegen de talrijke indiscreties, waarvan de regeering te genieten kreeg.

De beslissende factor in den voorgenomen tocht van de slagvloot als een geheel was de noodzakelijkheid of ten minste het voordeel van Dewey te versterken en twee slagschepen in den Stillen Oceaan te krijgen. Het werd niet doelmatig geacht hen nu op eigen gelegenheid te zenden, zooals eerst werd voorgesteld, om de redenen reeds vroeger in een ander geval aangegeven, n.l. het onverdedigbare van eenige slechte kans te loopen, indien dit niet noodig is. De twee schepen van Camara waren nu naar Spanje teruggekeerd en behalve deze waren er nog andere gewapende schepen in de havens van het schiereiland, welke, ofschoon ongeschikt voor een lange reis, nog wel het een of ander zouden kunnen uithalen in de Straat van Gibraltar, waar onze beide schepen moesten passeeren. Dat deze hun de baas konden worden, als zij alle vereenigd waren, geloofden wij vast, evenals wij gehoopt hadden dat de „Oregon" zou kunnen, wanneer hij Cervera ontmoet had. Maar de „Oregon" kon niet geholpen worden zonder dringende plichten te verwaarloozen, terwijl er aan het einde van Juli niets was dat onze zware schepen in de West-Indiën hield. Daarom werd besloten hen bijeen te houden en over den Oceaan te zenden. Het was waarschijnlijk, bijna tot aan de grens van absolute zekerheid, dat noch voor, noch na de afscheiding van de voor het Oosten bestemde divisie de geheele Spaansche zeemacht een aanval zou wagen op de aanzienlijke macht, welke voor hare havens zoude staan. Zich te verzekeren van succes zonder vechten is altijd een juist object van militaire plannen; en bovendien waren er redenen, waarop reeds eerder gezinspeeld werd, tot het geheel gevechtsgereed houden van schepen, wel-

ker deugdelijke gevechtsorganisatie aan de geheele wereld ten volle was waar gemaakt. Zelfs gedurende vredesonderhandelingen wordt iemands positie geschaad door de gereedheid van de slagvloot.

Andere redenen van minder rechtstreeksch belang werkten met deze hoofdreden mede. De schepen zouden een afmattend klimaat verlaten en de kans op orkanen ontloopen; terwijl de bemanningen zouden worden gebaat op een wijze, welker waarde door de geschiedenis van het zeewezen wordt bevestigd, n.l. met verandering van omgeving, van bezigheid en van belangen. [1] Met de mogelijkheid, dat de vijand zou trachten ons van ons doel af te leiden door schepen naar West-Indië te zenden, ofschoon als geheel onwaarschijnlijk beschouwd, werd rekening gehouden en maatregelen werden getroffen om er in te voorzien. Gelijk Nelson aan zijn opperbevelhebber schreef voor den aanval op Kopenhagen:

> „There are those who think, if you leave the Sound open, the Danish fleet may sail from Copenhagen to join the Dutch or French. I owe I have no fears on that subject; for it is not likely that whilst their capital is menaced with am attack, 9000 of her best men should be sent out of the kingdom."

Het was nog onwaarschijnlijker, dat Spanje in het onderhavige geval eenige poging tot diversie naar de West-Indiën zoude wagen en de tocht van onze zwaar gepantserde schepen naar zijn kusten konde dus nu terecht beschouwd worden als al onze operatiën aan deze zijde van den Atlantischen Oceaan te dekken. De schikkingen, getroffen om dikwijls met de vloot communicatie te houden, zouden het Departement evenwel in staat stellen er practisch onafgebroken mede in voeling te blijven, en zouden het ons mogelijk maken, elke wanhopige poging des vijands te keeren.

NASCHRIFT.

Op blz. 1433, jaargang 1898—99, vindt men als noot 1 de aanteekening: „*op deze uitdrukking wordt later teruggekomen.*"

Onder verschillende artikelen in de „Times" verschenen ter bestrijding van Captain Mahan's zienswijze in zijn studie over den oorlog ontwikkelde zienswijze ten aanzien der beteekenis van kust-

1) Wie denkt hier, waar slechts sprake is van eene blokkade van maanden, niet aan de perioden in onze Marine, die bij jaren kunnen worden gemeten, jaren zonder verkwikking van geest en lichaam. (Vert.)

versterkingen, kwam een brief van admiraal P. H. COLOMB mij voor de reproductie even waard te zijn als de studie zelf. Eene vertaling van den brief volgt thans hieronder ter voldoening aan bovenaangehaalde toezegging.

Aan den uitgever van den „Times".

Mijnheer, — De „North American Review" van October jl. publiceerde een artikel van mijne hand, dat op verzoek geschreven was, en waarin ik er op wees dat een van de voornaamste moeilijkheden en gevaren, met welke de Vereenigde Staten nu te kampen zouden hebben, de eisch zoude zijn om te bekomen wat noch leger, noch vloot is en wat in de meeste gevallen op verkwisting van geld en krachten te staan zoude komen — nl. kustversterking.

Voor ik dat artikel schreef, had ik zorgvuldig Captain MAHAN's „Interest of America in Sea Power" bestudeerd en uit den aard der zaak was ik een bewonderaar van zijn vroegere werken. Maar enkele vreemde dingen hadden met betrekking tot deze plaats gegrepen. Ik had opgemerkt dat schrijvers van tegenovergestelde beginselen op het punt van „imperial defence" MAHAN's woorden elk in tegenovergestelden zin aanhaalden. En ik werd ernstig verrast door hem aangehaald te vinden als meeningen voor te staan ten aanzien van het effect van „sea power" welke lijnrecht stonden tegenover hetgeen ik te voren verondersteld had dat hij voorstond met dezelfde standvastigheid als ik en degenen, met wie ik geruimen tijd samenwerkte. Ik bevroedde evenwel dat hij verkeerd gelezen konde zijn, en ofschoon ik aan het wankelen was gebracht, begon ik niet te twijfelen voor ik eene studie had gemaakt van bovengenoemd werk. Mijn twijfel werd krachtig bevestigd, toen na de publicatie van het tweede artikel in uwe kolommen mijn vrienden er op aandrongen dat ik in het openbaar zijne inzichten in twijfel zoude trekken. Twijfel is evenwel zekerheid geworden na lezing van zijn derde en vierde artikel en wij moeten spijtig en verwonderd toegeven, dat Captain MAHAN met pak en zak tot den vijand is overgegaan.

Hij is van nu af aan in de V. S. de leider van dien „onnadenkenden eisch om allerlei uitgaven te doen, welke „met woorden in den vorm van een defensief voorwerp kunnen gewrongen worden". Hij leidt den kruistocht ten gunste van „zeer groote, misschien machtige uitgaven „voor hetgeen noch leger, noch vloot is"; en wij kunnen er zeker van zijn dat wij niet zullen ontsnappen aan de slechten invloed van zijne welverdiende groote reputatie, tenzij wij ons krachtig en volhardend verzetten. Aldus ben ik het met ieder woord eens dat door NAVALIS ge-

schreven werd in den „Times" van 29 Dec. jl. (1898) [1]). In het bijzonder wensch ik hem te steunen in zijn aanval op Captain MAHAN's dictum dat kustverdediging eene „nagenoeg constante grootheid" is. Het heeft er niets van. De geheele geschiedenis toont aan dat zij veel heeft van Don Juan's humeur. „There is no measure in the „occasion that breeds, therefore the sadness is without „limit". Daar is geen einde aan het getal plaatsen dat om versterking vraagt, noch is er een einde aan de mate van bescherming welke elke plaats vragen zal. Eenmaal aannemende dat eene vloot de macht, welke een vijand over zee ten aanval kan brengen, niet in bedwang kan houden, of wanneer wij tot het uiterste gaan en aannemen dat het nut van kustverdediging het „vrij maken" van de vloot is; dat zij haar in staat stelt zendingen te volbrengen, welke niet van defensieven aard zijn; dan is het onmogelijk te zeggen welke plaats niet aangevallen zal worden en even onmogelijk om te bepalen hoe krachtig de aanval zijn zal. Een geheel bevoegde autoriteit, den zeeoorlog van Captain MAHAN's standpunt beschouwende, verklaarde dat de verdedigingswerken van Plymouth niet voldoende zouden zijn voor zij den gelijktijdigen aanval van alle vloten der wereld konden weerstaan.

Kustversterkingen — welke niemand ontkent dat de krachtigste vloot in geringe mate noodig heeft — kunnen binnen zekere grenzen gehouden worden door de strijdmacht, welke er tegen aangevoerd zoude kunnen worden, te dwingen binnen zekere grenzen te blijven. Dat kan weder, en alleen, geschieden door 's vijands macht zoodanig onder observatie te houden dat zij alleen kan ageeren door te ontsnappen. Indien kustversterkingen ontzaglijk sterk zijn, zullen zij de zwakkere vloot eenigen tijd beveiligen. Maar alles wat gewone versterkingen kunnen doen voor den zwakkere is den sterkere te dwingen meer of andere strijdmiddelen aan te voeren voor den aanval.

Voor de publicatie van het vierde artikel was ik van meening, dat plaatselijke omstandigheden Captain MAHAN's geest beneveld hadden, zoodat hij onbewust was neergedaald van het hooge standpunt, dat hij vroeger placht in te nemen; maar eenige bemerkingen over Spaansche kustversterkingen in het vierde artikel hebben deze meening min of meer verzwakt. Ik zou mij er trouwens in verheugen, indien ik mocht aannemen, dat Captain MAHAN, evenals Lord ST. VINCENT, aan de oude vrouwen in het vaderland denkt, wanneer hij over kustversterkingen schrijft. Maar dat is onmogelijk. Hij heeft met beide armen de

1) Het overnemen, ook van dien brief, was niet noodig waar het alleen te doen was om COLOMB's opinie over de geïncrimineerde stelling.

dwaalleer omhelsd, dat kustversterkingen de vloot zullen vrijmaken en haar veroorloven te ontblooten, wat achter haar ligt. Deze leer is, naar ik meen, nog geen dertig jaar oud, en bijna het eenige gegeven, dat wij hebben van de werkelijke verhouding tusschen kustverdediging en de vloot in een oorlog, is het opgeteekende bezwaar van St. Vincent tegen het behoud van de sterkst verdedigde haven in de wereld, met uitzondering van Gibraltar, omdat het eene vloot zou eischen om haar te verdedigen. En ik veronderstel dat Gibraltar en Fort St. Philip de eenige naar zee gekeerde vestingen in de wereld zijn, van welke de ervaring leert dat zij niet anders dan door uithongering bedwongen kunnen worden. Wat Captain Mahan op dit punt bezit weet ik niet. Ik zou verondersteld hebben dat hij niet uit het oog konde verliezen dat, indien er twintig millioen besteed waren aan de verdediging van New-York, de verschijning van Cervera's eskader op vijf mijlen afstand van de haven de geheele Amerikaansche vloot daar even goed samengetrokken zou hebben als voor Santiago gebeurde. Als het denkbeeld alleen de Amerikaansche kust in een volslagen paniek bracht, wat zoude eene wezenlijke blokkade van New-York dan wel hebben uitgewerkt?

Toch is er een troost in het grootste gedeelte van Captain Mahan's vierde artikel. Hij heeft zich duidelijk uitgesproken op sommige punten, ten aanzien waarvan hij zich niet konde vergissen, ofschoon hij tot mijne bestrijding werd aangehaald. Ik meen, dat mijne medewerkers en ik hem kunnen geluk wenschen met zijn duidelijke uiteenzetting van het verdedigende vermogen van een „fleet in being", zelfs terwijl wij ons verwonderen over zijn volharden in de meening dat kustversterkingen er voor in de plaats kunnen treden.

Ik ben, enz. P. H. Colomb.

Ten slotte meent de vertaler in verband met het voorgaande de lezing te kunnen aanbevelen van Colomb's artikel „The „functions of the navy and army in the defence of the Empire" in het „Journal of the Royal United Service Institution", 1896, Juni, blz. 1423. Zijne bestrijding van Mahan wordt dan begrijpelijk. Voor hen die zich met de verdediging van Indië bezighouden is dit artikel bijzonder lezenswaard.

Verbetering.

Jaarg. 1898—'99, 8e afl., blz. 1414, regel 18 en 19 v. b. staat: „De waarde der historie is voor ons als een register van „menschelijke ervaring"; lees: „De historie heeft voor ons waarde als enz."

DE INFANTERIE-OEFENINGEN DER MATROZEN.

Onder de verschillende functiën, die een zeeofficier kan geroepen worden te vervullen, zien we die van commandant van, of ingedeeld officier bij de landingsdivisie, nog altijd een voorname rol vervullen. En bovenal in de laatste jaren (1894 Lombok, 1896 Atjeh, maar vooral 1898 Pedir, Edi, Westkust Atjeh), waarin de L.D. geroepen was, naast en in verband met het geoefende Indische Leger te ageeren, zijn dikwijls zeeofficieren tot het vervullen dier belangrijke taak aangewezen geworden.

Vrij mag de vraag rijzen: *Kan* de zeeofficier hiertoe geroepen worden? En met de „bepalingen" in de hand is 't antwoord op deze vraag niet moeielijk, immers de aanhef van art. 469, hoofdstuk „Inwendige Dienst" is duidelijk, en bovendien: de practijk wijst uit, dat de zeeofficier, al of niet speciaal voorbereid, ieder oogenblik geroepen kan worden, zijn ondergeschikten ook te land in het vuur aan te voeren. Dat hiertoe niet alleen oefening, maar degelijke voorbereiding noodig is, behoeft wel geen betoog.

En waar nu krijgt de zeeofficier die beide vandaan?

Op het Kon. Inst. voor de Marine worden de adelborsten geoefend in de infanterie-exercitiën, waarbij evenwel het gros het niet verder brengt, dan tot geoefendheid in 't gelid en als guide in de Comp. School, terwijl enkelen af en toe bij deze exercitiën als sectie-commandanten optraden. [1]) Maar zoodra heeft niet de adelborst de épauletten verworven, of alle verdere oefening houdt nagenoeg op. Zeker, ik weet 't wel, dat vaak op schepen, waar hiertoe de gelegenheid bestaat, zeeofficieren van verschillenden rang bij de door een kapitein der mariniers geleide oefeningen der detachementen ingedeeld worden; en ook weet ik wel, dat velen onzer zich uit liefhebberij wat meer op dezen tak van hun dienst toeleggen, maar dit alles is geen *systematische* opleiding, volgens welke *allen*, ieder op zijn beurt, geoefend worden, zonder dat één uitzondering mogelijk is.

En waar nu wèl een kunnen optreden voor den vijand wordt geëischt, wordt aan den anderen kant nooit gevraagd naar eenig blijk van bevoegdheid daartoe. Niet alleen toch, dat er nòch in art. 4, nòch in art. 5 hoofdstuk „Examina" zelfs maar over gesproken wordt, ook in de practijk heb ik 't nooit, of althans maar zelden, een officier door zijn chefs bijzonder kwalijk zien nemen, wanneer hij blijk gaf, van infanteriezaken weinig op de hoogte te zijn.

---

1) Ik heb hier natuurlijk alléén de adelborsten »voor den zeedienst" op het oog.

En toch — hoe duidelijk die aanhef van art. 469 hoofds „Inw. Dienst" ook zijn moge — toch is dit alles zeer te klaren, als we zien, dat zelfs van hoogerhand stilzwijgend w aangenomen, dat de zeeofficier de geschiktheid mist (en missen màg) om zijn eigen matrozen en miliciens „infante tisch" op te voeden. Ik kan tenminste geen andere verklar vinden voor het feit, dat zoowel de eerste opleiding op dit bied van de zeemiliciens a/b. Hr. Ms. „Neptunus", als die de jongens a/b. Hr. Ms. „Buffel" zich in handen bevinden officieren der mariniers. Vooral niet, als men het groote inc pleet bij het korps mariniersofficieren gedenkt, en hoe dat compleet zelfs een tijdelijke detacheering van drie zeeofficie bij eigen korps (waarvan één N.B. bij de instructie-compagni noodzakelijk maakte.

Velen zullen me antwoorden, dat die verklaring ligt in meerdere geschiktheid voor die taak, maar waar die meerd geschiktheid noodzakelijk de mindere oefening, dus mindere schiktheid van ons meebrengt, en we door „een officier mariniers" op de blz. 232 e.v. 14e jaargang Marineblad, 2e a vering, gedreigd, of liever bedreigd worden, er nog meer „ te raken, daar vind ik 't zaak de toestanden zoo voor 't hed als voor de toekomst, eens ernstig onder de oogen te zien.

Zooals de zaken nù staan, putten we uit de practijk de be volgende tegenstrijdige stellingen:

I. De zeeofficier is geschikt, om ieder oogenblik zijn tr tegen den vijand aan te voeren, en is dus voldoen op de hoogte, om de volle verantwoordelijkheid hierv op zijn schouders te nemen, en

II. De zeeofficier is niet voldoende op de hoogte, om z ondergeschikten de beginselen zelfs maar te leer dier opleiding, die tot bruikbaarheid op het oorlogst terrein moet voeren.

't Is duidelijk, dat het als wáár aannemen van één de beide stellingen noodzakelijk de veroordeeling van de and meebrengt. En welke nu ook als wáár aangenomen wordt, kens volgt er een toestand uit, die m. i. verandering beho welke verandering de beide stellingen, in welken zin dan o in overeenstemming moet brengen. Geschiedt dit naar den k van II, dan zal de zeeofficier dus ook niet meer bij de landin divisie worden ingedeeld, hij zal zich geheel uit de infante zaken der marine terugtrekken, en, zich bepalende tot de eisch hem in de artt. 4 en 5 hoofdstuk „Examina" gesteld, dezen geheel afstaan aan zijn hiervoor thans zeker beter bereken collega van de mariniers.

---

1) Om nu bij de oefeningen in vredestijd te blijven, wil ik in 't v bijgaan nog even het onlogische aanstippen van 't feit, dat den zeeoffi die niet geschikt genoeg is om de Recr. Sch. te onderwijzen, wèl de veel moeielijker en gewichtiger vorming van schutters opgedragen wo

Evenwel, dit zou onmogelijk zijn, en bovendien niet gewenscht.

Onmogelijk, omdat hiertoe een regeling der états-major zou worden vereischt, waarbij de eventueel optredende landingsdivisiën altijd door officieren der mariniers konden worden geëncadreerd, wat met 't oog op onze flottillevaartuigen, die juist vaak tot plotseling handelen kunnen worden geroepen, niet is door te voeren.

Niet gewenscht, in het belang van de oefening der zeeofficieren, en evenmin voor de discipline.

Van I mag dus geen haarbreed afgeweken worden, en dus moet II hiermee in overeenstemming worden gebracht. Met andere woorden: zoowel de oefening en opleiding van de matrozen, als hunne aanvoering in 't gevecht, moeten in handen gegeven en gelaten worden van zeeofficieren.

En ik meen, dat waar van den zeeofficier geëischt wordt, zijn troep te knnnen aanvoeren tegen den vijand, ook van hem geëvergd *moet* en *kan* worden, hiertoe de noodige bekwaamheid te bezitten. Anders is het ongeoorloofd hem die zware verantwoording over zooveel menschenlevens, over het al of niet zegevieren onzer wapenen, op te leggen.

En die bekwaamheid verkrijgt hij 't beste, alléén zou ik willen zeggen, door het met zijn eigen volk, in tijd van vrede zelf „te doen". Maar hiervoor moet hij dan ook hunne geheele oefening in handen hebben, zoowel de voorbereidende, als later de gesloten, als nòg later de eigenlijke gevechtsoefeningen. Ik ben overtuigd, dat dit, door betere samenwerking, èn officieren èn matrozen ten goede komen zou.

En nu ten slotte nog even teruggekomen op hetgeen „een officier der mariniers" hieromtrent spreekt in het onderhoofd „1°. de infanterie-oefeningen", blz. 232 e.v. hierboven aangehaald. Schrijver wil alle infanterie-oefeningen in handen zien van officieren der mariniers, n.l. op de opleidingsschepen, op de actieve schepen, en in de marine-kazerne. Deze laatste wil hij zelfs gecommandeerd zien door een hoofdofficier der mariniers (blz. 234 1e alinea), en, om toch goed te doen uitkomen, dat het *uitsluitend* de officieren van dit korps zijn, die den matroos zullen oefenen, laat hij erop volgen (blz. 234 3e alinea): „deze hoofdofficier wordt terzijde gestaan door het benoodigde aantal subalterne officieren en gegradueerden". Behalve dat die eerste vier alinea's van blz. 234 den indruk maken als zou de opleiding van den matroos alleen en uitsluitend om zijn vorming tot infanterist draaien (vergelijk artt. 42 en 43, hoofdstuk „Examina"), wil het mij toeschijnen, dat hieruit voortvloeien zou, dat de zeeofficier nog alléén bij de landingsdivisie in actie zou optreden, en dus in eigen oefening, en dus in bekwaamheid en berekendheid voor zijn taak, nog meer zou achteruitgaan, en hem dientengevolge bovengenoemde verantwoordelijkheid nog zwaarder zou drukken. En verder lijkt 't mij, dat bij 't doen dier voorstellen meer het belang van het korps officieren der mariniers, dan dat van de zaak heeft voorgezeten.

En hoezeer ik 't ook kan billijken, dat een met lust en ijver bezield officier van de mariniers schrijft en werkt als hij voor *zijn* zaak deed, vooral in een richting, waarheen zijn opleiding en studie hem voerde, toch meen ik dat de onderhavige zaak van te veel gewicht is, om door persoonlijke belangen te worden beheerscht.

EEN ZEEOFFICIER.

STATISTISCHE OPGAVEN OMTRENT DEN GEZONDHEIDSTOESTAND VAN VERSCHILLENDE ZEEMOGENDHEDEN.

DOOR Dr. I. A. PORTENGEN, ARTS,
Officier van gezondheid der 1ste kl. Hr. Ms. Zeemacht.

Nevensstaande kaart is de eerste van een reeks wereldkaarten, welke achtereenvolgens in het Marineblad zullen verschijnen betreffende de numerieke opgaven, berekend over tien jaren, van den gezondheidstoestand in de verschillende stations (voor zooverre die voorkomen) van alle zeemogendheden, die dienaangaande hunne rapporten openbaar maken.

Het eerste getal drukt het gemiddelde ziektecijfer, het tweede het gemiddelde aantal geëvacueerden en het derde het gemiddelde der sterfgevallen uit over de jaren 1887 tot 1897.

De opgaven zijn ontleend aan de Rapporten van den Geneeskundigen Dienst, door de verschillende Marine-departementen gepubliceerd.

I. ENGELSCHE MARINE.

Bij de beoordeeling van de opgaven dezer kaart wordt in herinnering gebracht dat

het *sterftecijfer* verhoogd is: in Home-station door het vergaan van den kruiser „Serpent" in 1890, op de Noordkust van Spanje, waarbij 173 opvarenden verdronken;

in de stations East-Indies en China door het heerschen van een cholera-epidemie in 1891;

in station West-Coast of Africa door de krijgsoperatiën op de Scarcies-rivier in 1892;

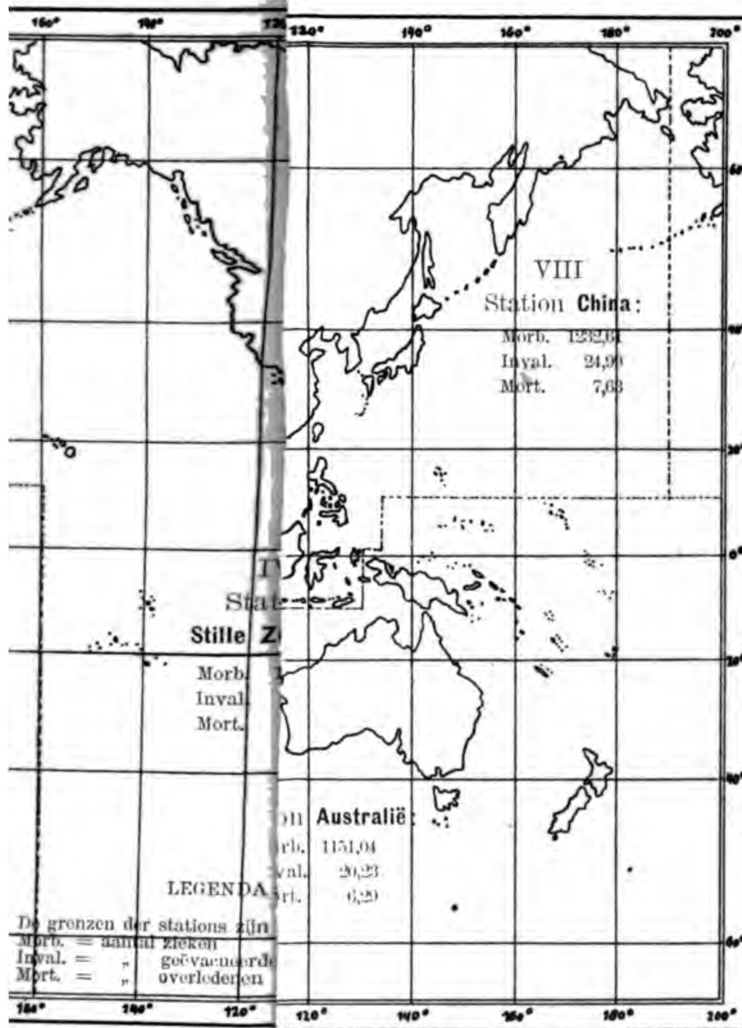
in Mediterranean-station door het zinken van de „Victoria" in 1893, waarbij 358 schepelingen verdronken;

in China-station door het omslaan van een sloep bij Chemulpo in 1895, waarbij 48 personen omkwamen;

en in 1897 in station W.Coast of Africa door de gesneuvelden in den oorlog tegen den koning van Benin.

Overzich[...] DER TOTALE STERKTE in

[...]1897.



Dr. J. A. Portengen,
[...]r van Gezondheid der 1e kl.
Hr. Ms. Zeemacht.

HET STUREN VAN TORPEDO'S.

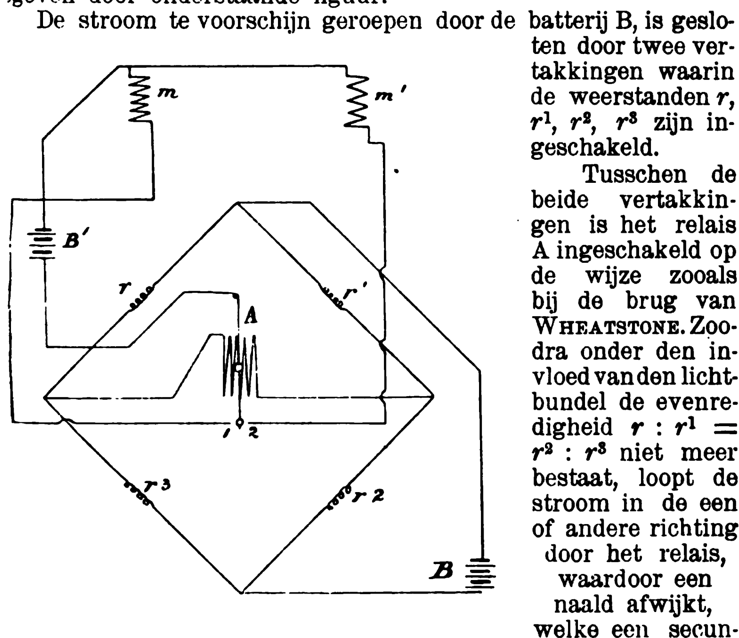
(*Marine Rundschau Juli 1899*).

Een Zweedsche uitvinding tot het sturen van torpedo's eft het navolgende tot grondslag:

In een bepaalde richting wordt een lichtbundel geworpen, ›lks stralen op bekende wijze op gevoelige electrische weer- ınden inwerken. [1]) Bij koersverandering zullen de hierdoor ont- ıne veranderingen in de stroomsterkte een stuurinrichting wegen, waardoor de torpedo weder in de richting van den straal- ındel wordt gebracht. Een relais, ingeschakeld in den hoofd- room, sluit een secundairen stroom, die de stuurinrichting te erk stelt. De weerstanden zijn aan een boven water uit- ekenden arm aangebracht.

Een schematische voorstelling van de inrichting wordt aan- ›geven door onderstaande figuur.

De stroom te voorschijn geroepen door de batterij B, is gesloten door twee vertakkingen waarin de weerstanden r, r^1, r^2, r^3 zijn ingeschakeld.



Tusschen de beide vertakkingen is het relais A ingeschakeld op de wijze zooals bij de brug van WHEATSTONE. Zoodra onder den invloed van den lichtbundel de evenredigheid $r : r^1 = r^2 : r^3$ niet meer bestaat, loopt de stroom in de een of andere richting door het relais, waardoor een naald afwijkt, welke een secun- airen stroom sluit, teweeg gebracht door de batterij B^1 en die ıaarmate van den uitslag van de naald door de electromagneten

1) Vermoedelijk selenium.

m of m^1 loopt. Door deze electromagneten wordt een verticaal roer bewogen. De weerstanden r, r^1, r^2, r^3 zijn gelijk bij gelijke belichting, doch veranderen met de intensiteit van het opvallende licht. Zoodra dit het geval is, loopt de stroom door het relais A, 't welk de naald doet uitslaan naarmate de torpedo afwijkt van de richting van den lichtbundel, en het contact 1 of 2 tot stand brengt, waardoor m of m^1 in werking treden.

G.

GENEESKUNDIG JAARVERSLAG.

Bij het lezen van dat verslag werd ik ieder jaar getroffen door de groote openhartigheid, waarmede de ziekten en kwalen van officieren, onderofficieren en manschappen en in enkele gevallen die hunner echtgenooten aan den lezer worden blootgelegd. Hier verneemt men, dat X behandeld werd voor een aandoening, die aan tuberculose deed denken, daar dat Y zooveel jaren geleden medicamenten tegen lues heeft geslikt en ginder dat Z door waanvoorstellingen wordt bezeten. Meestal is direct na te gaan welke letters achter die X, Y of Z moeten worden ingevuld om den naam van patient of patiente te verkrijgen.

Het medische nut van dergelijke verhalen zal waarschijnlijk niet groot zijn, maar dat daargelaten, meen ik als eventueel patient tegen deze openbaarheid te moeten protesteeren.

Wanneer men aan een medicus zijn vertrouwen schenkt, dan doet men dat in de verwachting, dat hij onze mededeelingen niet aan de groote klok zal hangen en onze ziekte niet zal rondbazuinen. De arts zelf acht het dikwijls noodzakelijk den aard der kwaal voor den lijder verborgen te houden.

Dit wordt in het geneeskundig jaarverslag uit het oog verloren.

Beschouwingen over gezondheidstoestand, hygiëne enz. behooren in dat verslag thuis, maar geen indiscrete ziektebeschrijvingen, die den patient zelfs na zijn herstel in velerlei opzichten kunnen schaden.

Spreken mag soms zilver zijn, maar zwijgen is hier zeker goud.

v. T.

EENE OPMERKING BETREFFENDE HET NIEUWE SEIN-REGLEMENT.

De lezing van het „rapport uitgebracht door de Commissie voor de herziening van het Seinwezen", voorkomende in de „Mededeelingen betreffende het Zeewezen, 29e deel", zal voorzeker aan elk, die er, evenals wij, met onverdeelde belangstelling van heeft kennis genomen, een juichtoon hebben ontlokt.

Ieder moet het, dunkt ons, toestemmen, dat indien de door de Commissie voorgestelde regeling wordt ingevoerd, er een groote aanwinst in eenvoud en eenheid in ons seinwezen door zal zijn verkregen, in vergelijking met het oude heterogene samenstel van seinmethodes.

Deze eenvoud en eenheid zal er ongetwijfeld toe bijdragen, dat de snelheid van seinen, die totnogtoe bij onze marine voorwaar niet voorbeeldig kan genoemd worden, vergroot wordt; en wie, die zich voor onze marine interesseert, zou dit niet toejuichen?

Slechts eens, het is al lang geleden, zagen wij, met een oorlogsschip op een Engelsche reede liggende, een vloot-manoeuvre van Engelsche torpedobooten, en zeer goed herinneren we ons, hoe al onze officieren en adelborsten in geestdrift waren bij het zien van het verblindend vlugge armseinen der Engelsche matrozen; en na dien tijd zal dit er zeker niet op achteruit zijn gegaan.

Wie zou nu niet gaarne zien, dat dit bij ons ook zoo was, zoowel met het armseinen als met het seinen met het zoeklicht? Maar behalve het „gaarne zien" zal ieder toegeven, dat het dikwijls van onberekenbaar nut kan zijn om „snel" te kunnen seinen.

Bij het algemeen verkeer, en bij den handel, waar het op de dubbeltjes aankomt, is men al sinds lang van dat nut, echter in een andere beteekenis, ter dege doordrongen; daar ziet men een voortdurend streven naar grootere snelheid; vele systemen van schrijfmachines, drukpersen en druktelegrafen hebben er hun ontstaan aan te danken, en telkens komt er weer een bij, die zijn voorganger den loef afsteekt, omdat er zóóveel woorden in de minuut meer mee kunnen worden gedrukt of overgeseind.

Het overseinen van een telegram volgens het Morse-systeem gaat bijna zoo vlug als geschreven schrift.

En nu vragen we, — en daarbij hebben wij meer het oog op het seinen met het zoeklicht, — waarom moet het seinen met dergelijke teekens bij ons zoo langzaam gaan? Waarom

moet een lange flikkering 14 maal zoo lang zijn als een korte; zou 4 maal niet genoeg zijn ter onderscheiding?

Waarom kan de afbreking, verduistering, tusschen de afzonderlijke teekens voor een letter of cijfer niet even kort zijn als een korte flikkering, n.l. $^{1}/_{4}$ seconde?

Zoowel als men die korte flikkeringen kan opvangen kan men de even korte verduisteringen waarnemen.

En waarom kan de verduistering tusschen de opvolgende letters van één woord niet even lang zijn als een lange flikkering?

Zou een wijziging in dezen geest niet logisch zijn?

Dat voor eerstbeginnenden en ongeoefenden een langzamer tempo gewenscht is, ligt voor de hand, maar als er goed geoefend wordt, dan kan er toch, dunkt ons, geen bezwaar zijn om het bedoelde snellere tempo zich gaandeweg eigen te maken. Het is dan maar de quaestie of men wil, en of men maatvast is; bovendien zou dit de lust om te seinen aankweeken, of den tegenzin, als die er mocht zijn, verminderen, want wat men goed en vlug kan en dus wat men machtig is, doet men gewoonlijk niet ongaarne; ook de attentie kan men er beter bijhouden.

Dikwijls wordt een sein met de lamp niet goed begrepen, omdat de oefening, en daardoor het vertrouwen zich niet te vergissen, nog onvoldoende waren, en ook omdat de maatvastheid ontbreekt; men heeft te doen met tempo's van $3^{1}/_{2}$ sec., $^{1}/_{4}$ sec., 1 sec. en 5 seconden. Dit, en de langzaamheid, die het seinen met de lamp aankleeft, zijn oorzaak dat men over 't algemeen niet erg met deze seinmethode dweept.

En daarom hadden wij gaarne gezien, dat de nieuwe seininstructie niet meer binden zou aan de voorgeschreven tijdmaat, maar de bepaling zou zijn opgenomen, dat naarmate van de geoefendheid, de tijdmaat evenredig versneld zou mogen worden. Dit zou een prikkel te meer zijn om zich in het vlugge seinen te bekwamen.

Volgens onze bescheiden meening zou bovenbedoelde gewijzigde tijdindeeling veel gemak opleveren, n.l. deze:

Duur der korte flikkering	$^{1}/_{4}$ sec.
" " lange "	1 "
" " verduistering na elke flikkering (in één letter of cijfer). . . .	$^{1}/_{4}$ "
" " verduistering na elke letter of cijfer.	1 "
" " verduistering na elk woord of sein uit seinboek	± 3 " geheel

afhangende van de snelheid waarmee contrasein wordt gegeven.

Voor ongeoefenden kan dan het tempo naar evenredigheid verlangzaamd worden.

Dat het wenschelijk zou zijn op groote afstanden minder snel te seinen, wat wel eens beweerd wordt, kunnen wij niet inzien, want, mits men den bundel slechts goed kunne waarnemen, blijft alles precies hetzelfde; immers, het licht heeft,

practisch gesproken, geen tijd noodig om op den grootsten seinafstand te verschijnen en te verdwijnen.

Een eerste vereischte is natuurlijk, dat de lamp goed in orde is, zoodat men er op vertrouwen kan, verder dat men den bundel goed evenwijdig (cylindrisch) maakt, en niet waaiervormig, zooals wel eens voorkomt, ten slotte, dat de bundel goed gericht wordt, (niet te hoog en niet te veel van de richting naar den seinontvanger afwijkend, en dat hij bij het afzwaaien over den seinontvanger heen bewogen wordt).

Het niet constant branden van de lamp ligt gewoonlijk aan een kleinigheid, een schroefje van het regelingsmechanisme dat terug is geloopen of een contact dat niet zuiver is.

Mocht de lamp al eens even weigeren of minder goed licht geven, dan is dit van minder nadeel bij vlug, dan bij langzaam seinen, vooral nu de seinontvanger door het seinen van H of R het in zijn macht heeft gekregen vlug en duidelijk het „niet begrepen" te kennen te geven.

Het voorbeeld van „langzaam" seinen voorkomende op pag. 13 en 14 van de „handleiding tot het seinen met electrisch licht" nagaande, zou men bij de voorgestelde wijziging hebben:

34 lange flikkeringen. . . . : . . .	à 1″	34 sec.
32 korte „	„ $1/4$″	8 „
46 korte rusten	„ $1/4$″	$11^1/_2$ „
17 middelb. „	„ 1″	17 „
2 lange rusten met afzwaaien er in begrepen.	„ 3″	6 „
		$76^1/_2$ sec.

in plaats van 284 sec.

Onnoodig te zeggen dat het seinen uit het seinboek verkorting aanbrengt, doch hierbij mag dan ook geen enkel onderdeel van het sein aan de aandacht van den seinontvanger ontsnapt zijn, of het sein komt geheel verminkt over (tenzij men het als contrasein laat herhalen), terwijl bij het spellen uit het onderling verband gemakkelijk gevonden wordt wat voor den seinontvanger verloren is gegaan.

G. L. G.

ROEI- EN ZEILWEDSTRIJD TER REEDE TEXEL OP 1 SEPTEMBER 1899.

De regen en harde wind gedurende den nacht van 31 Augustus deden vreezen, dat de wedstrijden zouden moeten worden afgewimpeld, maar gelukkig klaarde het weder op de dagwacht voldoende op om tot doorgaan te besluiten en de wedstrijden als geslaagd te mogen beschouwen. Hiertoe droeg de regelingscommissie, dank zij hare goede maatregelen, ook veel bij.

Daar het roeien in het Noordhollandsch kanaal het vorige jaar minder goed voldaan had, tengevolge van de weinige breedte van dat vaarwater, waardoor slechts twee sloepen naast elkaar kunnen roeien, was nu besloten ook de roeinummers ter reede te doen roeien. Alle deelnemers in één nummer konden tegelijk starten en waren zooveel mogelijk in dezelfde omstandigheden.

Er werd geroeid gedurende den voormiddag op een baan vanaf Wierhoofd om de Oost in de richting van den stroom, zonder keerpunten.

De jury bestond uit:

Kapitein ter zee W. G. van Nes.
Kapitein-Luitenant ter zee C. A. de Brauw.
Luitenant ter zee 2e kl. C. J. Canters.

De wedstrijdcommissarissen waren:

Kapt.-Luit. ter zee A. L. van der Moolen.
Luitenant ter zee 1e kl. A. F. J. Romswinckel.
" " " 1e " C. W. de Visser.
" " " 2e " K. F. Sluijs.
" " " 2e " T. J. Creyghton.
" " " 2e " W. C. Loudon.
" " " 2e " N. van de Roemer.

De uitslag was als volgt:

No. 1. Vletten geroeid door 2 man zonder stuurman.

Afstand 1000 M., aantal deelnemers 9.

1e prijs:	Hr. Ms. „Marnix",	torpedisten	Broek en Stam.
2e "	" „Bellona",	matrozen	Haas en de Groot.
3e "	" „Bellona",	"	Vatter en Uitham.
4e "	" „Argus",	"	v. Tongerloo en v. Leeuwen.

No. 2. Sloepen A, B, C en D.

Afstand 2000 M., aantal deelnemers 4.

Prijs: Hr. Ms. „Marnix", sloep B2, korp.-torpedist DITO.

Hr. Ms. „Bellona", sloep B2, stuurman matr. 1e kl. WALTZ, kwam eerst aan, maar werd gediskwalificeerd wegens roeien buiten de baan; aan de bemanning werd echter een consolatieprijs uitgereikt.

No. 3. Walvischsloepen geroeid door schepelingen en mariniers, beneden den graad van sergeant.

Afstand 2000 M., aantal deelnemers 2.

Prijs: Hr. Ms. „Marnix", korporaal-torpedist DE VROOME.

Aangezien deze sloepen met slechts één meter verschil bij het eindpunt aankwamen, werd aan Hr. Ms. „Zeeland", matroos 1e kl. JOZIASSE, een extra bestuursprijs uitgereikt.

No. 4. Sloepen B2.

Afstand 3000 M., aantal deelnemers 4.

1e prijs: Hr. Ms. „Bellona", matroos 1e kl. MORÉE.
2e „ „ „Marnix", sergeant-torpedist DIJKSHOORN.

In dit nummer, dat het hoofdnummer van den wedstrijd was, werd kranig geroeid en de bemanning van Hr. Ms. „Bellona" gaf een goed blijk van haar „ausdauer".

Des namiddags te 2 uren ving de zeilwedstrijd aan.

Het weder was intusschen prachtig geworden en een flinke bries woei uit het N.W.

Voor de sloepen met modeltuig en fantasietuig was de baan: haven van Willemsoord, Bolton, Z.W. mijlton, haven van Willemsoord.

Voor de vletten was de baan: vanaf de haven rond een geankerd vaartuig benoorden de haven, afstand ± 600 M.

Aan de uitnoodiging ter deelname, aan de Directie Amsterdam gezonden, was gehoor gegeven door den Luitenant ter zee 2e kl. K. W. VAN DER CHIJS.

De uitslag was als volgt:

No. 1. Marinesloepen met fantasietuig, gestuurd door H.H. Officieren der Kon. Ned. Marine.

Aantal deelnemers 6.

1e prijs: Hr. Ms. Wachtschip „Amsterdam", Luit. ter zee 2e kl. K. W. VAN DER CHIJS, 2u. 6m.

2e prijs: Hr. Ms. Wachtschip „Willemsoord", Luit. ter zee 2e kl. J. G. J. W. EILERTS DE HAAN, 2u. 9m. 5".

No. 2. Marinesloepen met modeltuig gestuurd door onderofficieren der Kon. Ned. Marine, met den graad van sergeant en daarboven.

Aantal deelnemers 6.

1e prijs: Hr. Ms. „Kortenaer", Bootsman K. J. LINDSTRÖM.
2e „ „ „Marnix", Oppertorpedist W. KLAASSEN.

Den prijswinner bij dezen een woord van lof voor zijn zeer goed manoeuvreeren, waardoor, hij hoewel 33 minuten later de startlijn passeerende dan No. 2, dezen nog met 5 minuten versloeg.

No. 3. Marinevletten met modeltuig, gestuurd door korporaals en mindere schepelingen der Kon. Ned. Marine.

Aantal deelnemers 13.

1e prijs: Hr. Ms. „Marnix", korp.-torpedist v. WOLFEREN.
2e „ „ „Argus", kwartiermeester GEERTSE.
3e „ „ „Gier", korp.-konstabel K. DE VRIES.
4e „ „ „Marnix", korp.-torpedist VAN DOK.

De jury bestond voor dezen wedstrijd uit:

Kapt. ter zee W. G. VAN NES.
Kapt.-Luit. ter zee C. A. DE BRAUW.
Luit. ter zee 2e kl. K. F. SLUIJS.

De wedstrijdcommissarissen waren:

Kapt.-Luit. ter zee A. L. VAN DER MOOLEN.
Luit. ter zee 1e kl. C. W. DE VISSER.
„ 1e „ A. F. J. ROMSWINCKEL.
„ 2e „ T. J. CREYGHTON.
„ 2e „ W. C. LOUDON.
„ 2e „ N. VAN DE ROEMER.
„ 2e „ H. W. VERKERK.
1e Luit. der mariniers J. C. DE KOCK VAN LEEUWEN.

Te 5u waren de wedstrijden afgeloopen. Gedurende den dag deed de Marine-Kapel zich hooren. 's Avonds werden in de Marine-Cantine met een toepasselijk woord de prijzen uitgereikt door den President.

KORTE MEDEDEELINGEN.

NEDERLAND.

Hs. Ms. **„Atjeh"** onder bevel van den kapt. ter zee J. K. A. JEEKEL, kwam den 14den Augustus na 83 dagen reis van de Kaap de Goede Hoop te Nieuwediep binnen.

Op den 25sten Augustus kwamen Hr. Ms. **„Castor"** en **„Pollux"**, respectievelijk onder bevel van den kapt.-luit. ter zee P. S. R. WOLTERBEEK en den luit. ter zee 1e kl. W. TH. VAN VLOTEN te Nieuwediep van den oefeningstocht in de Noordzee terug.

Op den 1sten September werd Hr. Ms. **„Tromp"** in dienst gesteld onder bevel van den kapt.-luit. ter zee J. H. M. JANSEN.

Op den 16den September werd in dienst gesteld Hr. Ms. **„Koningin Wilhelmina der Nederlanden"**, onder bevel van den kapt. ter zee J. E. SICKENS.

Hr. Ms. **„Atjeh"** werd op den 30sten Augustus buiten dienst gesteld en de kapt. ter zee J. K. A. JEEKEL eervol van het bevel ontheven.

Den 16den Sept. was het 40 jaren geleden dat de Vice-Admiraal F. H. ENGELBRECHT benoemd werd tot adelborst der 1e klasse. Een groot aantal officieren, ingenieurs en ambtenaren der marine brachten den vlootvoogd hunne hulde op den avond van dien dag.

Als tolk der overigen wenschte de kapitein ter zee J. VAN NES Z.Exc. geluk met dezen dag en werd een bronzen beeld, voorstellende „Amphyhite" aangeboden.

Namens de landmacht, vertegenwoordigd door den kolonel der artillerie GREVE en de chefs der verschillende diensten, werden daarna eenige welsprekende woorden tot den admiraal gericht.

In hartelijke bewoordingen bedankte Z.Exc. voor de hem gebrachte hulde en het bewijs van sympathie en achting.

Op den 16den September werd Hr. Ms. **„Castor"** buiten dienst gesteld en de kapt.-luit. ter zee P. S. R. WOLTERBEEK eervol van het bevel ontheven.

Op den 16den September werd Hr. Ms. **„Pollux"** buiten dienst gesteld en de luit. ter zee 1e kl. W. TH. VAN VLOTEN eervol van het bevel ontheven.

Omtrent de **Siboga-expeditie** lezen wij in de „Java-Bode", dat op den 18den Juni de reis van Donggala in Straat Makasser werd voortgezet naar den Soeloe-archipel, terwijl onderweg de Kaniongans en het uitgestrekte Moeras-rif onderzocht zijn.

Den 1sten Juli kwam de „Siboga" te Bangas, waar men een Amerikaansch garnizoen van 600 man vond, dat aldaar in Mei j.l. was aangebracht ter vervanging van de Spaansche bezetting.

Den 6en Juli verliet men den Soeloe-archipel en kwam den 8sten Juli te Kwandang, nam aldaar kolen in en arriveerde den 13en ter reede van Menado.

Den 17en Juli zou de „Siboga" naar de Sangir- en Talauer-eilanden vertrekken en ongeveer 29 Juli te Ternate zijn.

Op de reis naar de Soeloe-eilanden heeft men door het breken van den kabel, waaraan het zeer zwaar beladen net werd ingedraaid, het verlies van dit laatste te betreuren gehad. De teleurstelling was des te grooter, omdat men op nagenoeg 4000 meter diepte gekord had en na 18 uren arbeid de vangst tot op 200 meter na, was ingedraaid, toen de kabel zich begaf. In de Celebes-zee ondervond de „Siboga" harden wind en hooge zee. Op de kust van Celebes ging het werk echter weder naar wensch.

(*N. R. Ct.*).

Een **Europeesch loodswezen** is ingevoerd op de kust van Oost-Borneo. In het najaar '98 vertrokken daartoe uit Soerabaja 3 tweede stuurlieden der Marine naar de Oostkust, één als chef-loods en onderhavenmeester te Koetei, één als chefloods naar de Balik Papanbaai, en één als aspirantloods. Het afgekeurde flotieljevaartuig „Batavia" is aangewezen als loodsuitlegger voor de Koetei-Rivier. Een bliksemlicht zal worden geplaatst op Tandjong Tokong, aan den Oostoever der Balik Papanbaai, terwijl de vaargeul in deze baai, die ongeveer 7 M. diep en 1 K.M. breed is, is betond.

(*Tijdschr. Aardrijksk. Genootsch.*).

ARGENTIJNSCHE REPUBLIEK.

Het Marinebudget voor 1899 bedraagt 68.543.053 frs., tegen 59,139.399 in 't vorige jaar.

(*Mittheilungen*).

CHILI.

Het nieuwe arsenaal van Talchanano is den 30sten Juni verbrand. De schade is aanzienlijk. Men denkt aan kwaadwilligheid.

(*le Yacht*).

CHINA.

Torpedo-aviso **„Kien-Wei"** is te Futchao van stapel geloopen. Afmetingen zijn: 78 M. lang, 8.2 M. breed, 3.5 M. diepgang en 875 ton. De machine wordt gebouwd bij de „Forges et Chantiers de la Méditerranée. Gecontracteerde vaart 23 mijl. Het schip zal voorzien worden van twee lanceerbuizen, terwijl de bewapening bestaat uit één 10 cM., drie 6.5 cM. en zes 3.7 cM.

snelvuurkanonnen. Een dergelijk vaartuig staat nog te Futchao op stapel. (*Mitth.*).

DUITSCHLAND.

De 4 groote **slagschepen**, voorkomende op de begrooting van 1899, zullen gebouwd worden te Wilhelmshaven; te Stettin bij VULCAN; te Kiel bij de Mij „Germania" en te Elbing bij SCHICHAU. Zij zullen iets grooter worden dan de vorigen, welke vergrooting zal benut worden voor het vermogen der machines en den actionsradius. Lengte tusschen de loodlijnen 120 M., breedte 20.8 M., gemidd. diepgang 7.60 M., waterverpl. 12000 ton.

(*le Yacht*).

De gepantserde kruiser, welke te Kiel gebouwd wordt, zal van de „Fürst Bismark"-klasse zijn, maar met 1770 ton minder waterverplaatsing. Voornaamste afmetingen zijn: lengte 120 M., breedte 19.6 M., diepgang 7.33 M. Waterverplaatsing 8868 ton. Het gordelpantser zal over de geheele lengte 100 mM. dik zijn; het pantserdek is 50 à 70 mM. en het pantser der torens 100 à 150 mM. Drie triple-expansie-machines met waterpijpketels van DÜRR zullen een vermogen van 15000 PK. ontwikkelen en een vaart van 20.5 mijl verzekeren. De normale kolenvoorraad bedraagt 950 ton. De artillerie (snelvurend geschut) zal bestaan uit II kns. van 24 cM. en 40 kaliber, opgesteld in twee torens van 150 mM.; X kns. van 15.2 cM. van 40 kaliber; X kns. van 8.8 cM. van 30 kaliber en X kns. van 3.7 cM. met schilden; IV mitrailleuses van 8 mM. en IV lanceerinrichtingen, waarvan slechts de hekbuis boven water is. Bemanning bedraagt 523 koppen. (*le Yacht*).

Het pantserschip voor kustverdediging **„Hagen"**, zal geheel getransformeerd worden. Een gedeelte van 7 M. lengte zal tusschen vóór- en achtergedeelte worden gevoegd, ten einde meerdere bergruimte voor steenkolen te verkrijgen. Na de proeftochten zullen waarschijnlijk de 5 zusterschepen dezelfde wijziging ondergaan. (*le Yacht*).

De twee te Elbing gebouwde torpodobootverwoesters krijgen de aanduiding **„S 90"** en **„S 95"** Zij krijgen geen boeg-, doch 3 breede-zijde-lanceerinrichtingen. Waterverplaatsing 350 ton. Vermogen 5400 I.P.K. (*Mitth.*).

De **„Wörth"** wordt verbouwd, welke verbouwing voornamelijk bestaat in de vervanging van al het gebezigde hout door staal. (*Mitth.*).

De eerste der zes torpedobooten, gebouwd bij SCHICHAU te Elbing, is te water gelaten. Lengte 68 M., breedte 6.5 M. en M. diepgang, bij eene waterverplaatsing van 300 ton; te verwachten vaart 25 mijl. Er zijn twee commandotorens en twee schoorsteenen. (*le Yacht*).

De kruiser 4e klasse „**Niobe**" van 2800 ton is te water gelaten. De afmetingen zijn 100 M. lang, 11.8 M. breed, gemiddelde diepgang 4.85 M. Twee 4-cylinders-triple-expansie-machines, waarvoor stoom geleverd wordt door 8 THORNYCROFT-ketels, moeten bij 8000 I.P.K. een snelheid van minstens 21 mijl geven. De bewapening bestaat geheel uit snelvuurgeschut, n.l.: 10 à 105 mM.; 14 à 37 mM. en 4 mitrailleuses van 8 mM., benevens twee onderwaterlanceerinrichtingen. Het schip bezit een pantserdek van 40 à 50 mM. over de geheele lengte.

(*le Yacht*).

Het gewijzigde linieschip „**Sachsen**" behaalde 14.94 in plaats van de verwachte 15 mijl.

De kruiser 2e kl. „**Victoria Louise**", van 5650 ton, 10000 I.P.K. en 20 mijl, behaalde bij den proeftocht met kunstmatigen trek 19.1 mijl.

(*le Yacht*).

De eerste Duitsche **torpedobootverwoester** is onlangs door THORNYCROFT afgeleverd, D 10.

Ofschoon de verwachtingen omtrent dit vaartuig hoog gespannen waren, heeft het hieraan niet beantwoord. Na een proeftocht op de Theems, waarbij 28.5 mijl werd behaald, werd in Duitschland na het aanbrengen van eenige veranderingen en verbeteringen $27^3/_4$ mijl gemaakt. De boot zal niet zooals het plan was tot model dienen der Duitsche „torpedo-division-booten".

De **torpedobooten** W 1 t/m W 6 en G 1 worden geschrapt uit de schepenlijst en verkocht of gesloopt.

De kruiser „**Cormoran**" is den 24sten Maart gestrand op een rif in de nabijheid van Friedrich Wilhelmshaven in de Bismarck Archipel. De kiel werd afgescheurd met een gedeelte der houten bekleeding. De boeg zat op het rif, terwijl bij het achterschip 200 M. gelood werd. Door het kappen van fokke- en grooten mast en het overboord zetten van alle zware voorwerpen op het voorschip, waaronder de stoomstuurmachine en de koelmachine, gelukte het na 5 dagen en 6 nachten harden arbeid het schip door achteruitwerken der machine vlot te krijgen.

(*Mitth.*).

ENGELAND.

De eerste kielplaat van den gep. kruiser „**Drake**" werd den 24sten April op de werf te Pembroke gelegd. De andere schepen van dit type zijn de „**Africa**", de „**Alfred**" en de „**Leviathan**". Hunne lengte, breedte en diepgang zijn resp. 152 M., 21.3 M. en 7.9 M., terwijl zij 14100 ton water zullen verplaatsen. Snelheid: maximum 23 mijl, met 30000 I.P.K. en met gewonen trek 21 mijl. De bewapening bestaat uitsluitend uit snelvuurgeschut en wel II à 23 cM., XVI à 15 cM., XVII kleinere en II lanceerinrichtingen.

Een belangrijk gedeelte der lengte wordt beschermd door 151 mM. pantser, dat naar voren tot 51 mM. afneemt.

Twee rivierkanonneerbooten zullen te Sheerness op stapel gezet worden; zij zullen van het type „**Thistle**" worden, maar grooter waterverplaatsing hebben, n.l. 1070 ton. (*le Yacht*).

Den 25sten Juli is te Barrow bij VICKERS & Co. het slagschip „**Vengeance**" van de „Canopus"-klasse te water gelaten; waterverplaatsing 12950 ton; pantsergordel 152 mM. nikkelchroomstaal, zich over ruim de helft der lengte uitstrekkende en naar voren afnemende tot 50 mM. Van de twee pantserdekken heeft het laagstgelegene eene dikte van 75 mM. in de hellende en van 50 mM. in de horizontale gedeelten, welk horizontale gedeelte 70 cM. boven de waterlijn gelegen is. Het opperdek is 25 mM. dik. Twee onderling onafhankelijke triple-expansie-machines en 20 BELLEVILLE-ketels met économiseurs moeten 13500 I.P.K. ontwikkelen en met 110 omwentelingen bij geforceerden trek 18,25 mijl snelheid verzekeren. De kolenvoorraad van 1900 ton is voldoende voor een rayon d'action van 8000 mijl bij 10-mijlsvaart. De bewapening bestaat uit IV kns. van 30.5 cM., twee aan twee in barbetten van 30.5 cM. dikte vóór- en achteruit opgesteld; XII van 15.2 cM. snelvuur in afzonderlijke kazematten; XII van 7.6 cM., VI van 4.7 cM. in de masten en VIII mitrailleuses; eindelijk vier onderwaterlanceerinrichtingen voor WHITEHEAD-torpedo's.
(*le Yacht*).

Den 28sten Juli wordt te Chatham te water gelaten het slagschip „**Venerable**"; waterverplaatsing 15000 ton bij den gewonen kolenvoorraad van 900 ton en ruim 16000 ton bij den grootsten voorraad van 2100 ton. Lengte over alles: 131 M., breedte 22.85 M., gemiddelde diepgang 8.15 M. Het gordelpantser strekt zich uit tusschen het voorste en achterste waterdichte schot en is 254 mM. dik achteruit en in het midden en neemt naar voren af tot 50 mM. Twee schotten van 305 mM. en 227 mM. vóór- en achteruit vormen met het gordelpantser een centrale citadel. Er zijn twee beschermde dekken, waarvan het laagstgelegene 75 à 50 mM. dik is. Twee triple-expansie-machines met drie cylinders en waterpijpketels moeten met geforceerden trek 18000 I.P.K. en 19 mijl verzekeren.

De bewapening bestaat uit: IV kns. van 30.5 cM. opgesteld vóór- en achteruit in twee gepantserde torens van 355 mM.; XII kns. van 15.2 cM. snelvuur, XVIII kns. van 7.6 cM. en XII kns. van 4.7 cM. en waarschijnlijk nog eenige mitrailleuses; ten slotte nog vier onderwaterlanceerinrichtingen.
(*le Yacht*).

Het slagschip „**Bulwark**" van 15000 ton, 18000 I.P.K en 19 mijl zal den 20sten October te Devonport te water gelaten worden; een slagschip van een nieuw type van 14000 ton en 20 mijl zal daarna aldaar op stapel gezet worden. (*le Yacht*).

De torpedojager „**Coquette**", gebouwd bij THORNYCROFT, heeft bij kunstmatigen trek de vastgestelde vaart van 30 mijl behaald. Bij den 3-uurs-proeftocht ontwikkelde zij 5868 I.P.K., bij 30.4-mijlsvaart. (*le Yacht*).

Het pantserschip „**Ocean**" deed een 30-uursproeftocht met natuurlijken trek, Met een druk van 18.26 K.G. per cM², werd 10134 I.P.K. ontwikkeld, gevende een gemiddelde snelheid van 16.2 mijl met het geringe kolenverbruik van 0.76 K.G. per I.P.K. per uur. (*le Yacht*).

De proeven met de telegrafie zonder draad tijdens de manoeuvres zijn uitmuntend afgeloopen. (*le Yacht*).

De torpedodestroyer „**Lynx**", welke na de aanvaring met de „Thrasher" in 1897 gestrand is, deed na volbrachte reparatie een 3-uursproeftocht, die bevredigend uitviel. Met 3594 I.P.K. werd 23.8 mijl geloopen.

Daar de machines 4500 I.P.K. moeten kunnen ontwikkelen, hoopt men de verwachte vaart van 27 mijl te bereiken.

Het 1e klasse pantserschip „**Canopus**" heeft een gedeelte zijner proeftochten zeer voldoende volbracht.

Gedurende de 30-uursproeftocht werd bij gemiddelde 10454 I.P.K. 17.2 mijl gemaakt, met het geringe kolenverbruik van 0.75 K.G. per uur per I.P.K.

De kruiser 3e kl. „**Barham**" van 1830 ton, welke voorzien is van THORNYCROFT-ketels, heeft zijn proeftochten hervat.

Het vermogen varieerende tusschen 616 en 5400 I.P.K., liep de vaart uiteen van 10 à 19.6, met normalen diepgang; met 10 cM. minder diepgang was de vaart 10 à 20.06 mijl bij een vermogen van 550 tot 5870 I.P.K. (*le Yacht*).

Reeds bij den aanvang der groote manoeuvres moesten 3 torpedojagers wegens reparatie naar Portsmouth terugkeeren. (*le Yacht*).

De „**Buzzard**" is in de straat van Belle Isle in aanvaring geweest met een ijsberg. Het ongeval had plaats in den nacht tijdens mist, terwijl het schip ongeveer 10 mijl vaart liep. Het voorste compartiment liep vol water, doch het gelukte door het omnemen van een mat en door het naar achteren brengen van het geschut het instroomen van het water te beperken, en kon het schip te St. John binnenloopen. (*Army and Navy Gazette*).

Gedurende de manoeuvres zullen velerlei proeven genomen worden met de telegrafie zonder draad volgens het systeem MARCONI. Speciale deskundigen zullen daartoe aan boord der schepen geplaatst worden. (*le Yacht*).

Prof. MARCONI heeft een instrument uitgedacht om de plaats van een schip in zee tijdens mist te kunnen bepalen, als het in de buurt van een seinstation is.

Het bestaat uit een „receiver", die om een vert. as draaibaar is en een electrische bel doet overgaan, als hij op het seinstation is gericht. Men verkrijgt dus op deze wijze de peiling even zuiver als met een kompas en het instrument zal op de Kanaalbooten beproefd worden.

FRANKRIJK.

Een torpedoboot van 40 ton speciaal voor kondschapsdienst, zal in aanbouw aan de „Forges et Chantiers de la Mediterranée" gegeven worden. De boot zal voorzien zijn van een turbine-motor, systeem RATEAU, en van RENARD-ketels. Binnen een jaar zal zij gereed moeten zijn te Cherbourg proef te stoomen.

(*Mitth.*).

De torpedo aviso's „**Bombe**", „**Couleuvrine**", „**Dague**", „**Dragonne**", „**Flèche**", „**Lame**", „**Saint-Barbe**" en „**Salve**" worden in mortier-aviso's veranderd. Zij zullen behalve hunne bestaande bewapening van vier 4.7 snelvuurkns, drie mitrailleuses en twee lanceerbuizen nog een 15 cM. mortier in de midscheeps bekomen. Verder wordt nog bericht dat een 500 tons mortiervaartuig zal gebouwd worden van 24-mijlsvaart. Dit vaartuig zou als bewapening een 24 cM. mortier en acht 4.7 cM. snelvuurkns. voeren en geen lanceerbuizen.

(*Mitth.*).

De twee te Cherbourg in aanbouw zijnde onderzeesche booten krijgen den naam van „**Sirene**" en „**Triton**". Het zullen zusterschepen van de „Narval" zijn. Vier andere van dit type worden te Rochefort gebouwd.

(*Mitth.*).

Den 25en Juli is te Brest te water gelaten het slagschip „**Suffren**", zijnde juist 190 dagen nadat het op stapel gezet is.

(*le Yacht*).

De torpedoboot „**Lansquenet**" heeft met 20 mijls vaart bij de proeftochten zoogenaamd aan het doel beantwoord. Deze boot is sedert 1893 in aanbouw en zou 26 mijl moeten loopen.

(*Mitth.*).

De stationskruiser 1e kl. „**Guichen**" behaalde bij de voorloopige proeftochten slechts 22 mijl, terwijl 23 verwacht werd. Door het geven van nieuwe schroeven hoopt men het gewenschte resultaat te verkrijgen.

(*Mitth.*).

De kruiser 2e kl. „**Amiral Rigault de Genouilly**" en torpedoboot **No. 100** worden geschrapt uit het 1e gedeelte der schepenlijst.

(*Mitth.*).

Het torpedo-instructieschip „**Foudre**" wordt te Brest ingericht als oefeningsschip der adelborsten in plaats van de „**Iphigénie**", die verkocht zal worden. Het derde jaar der opleiding zal niet meer besteed worden voor oefening in zeil-manoeuvres, maar daarvoor in de plaats worden aan boord „Foudre" oefeningen in stoken en navigatie gehouden. (*Mitth.*).

Het Kanaaleskader nam ter reede van Trousses proeven in 't kolenladen. De opgedane ondervinding gaf aanleiding tot nieuwe voorschriften, teneinde het overnemen te bespoedigen en de bemanning daarin te oefenen. De eskadercommandanten moeten met de prefecten in de zeeplaatsen in overleg treden ten einde alle maatregelen te nemen om het aan boord nemen der kolen zoo spoedig mogelijk te doen plaats hebben.

(*Mitth.*).

De **Hoogere Marine-Krijgsschool** in Frankrijk wordt opgeheven wegens onvoldoend aantal candidaten.

De school werd opgericht in 1896. Gedurende het eerste jaar van haar bestaan waren 60 candidaten voor 12 plaatsen, het volgende jaar 31 voor hetzelfde aantal plaatsen, terwijl in 1898 zich slechts 34 officieren aanmeldden voor 15 plaatsen. Dit jaar boden zich slechts 14 candidaten aan voor 15 plaatsen

Onder de redenen als oorzaak van deze malaise wordt onder meer opgegeven de geest onder de officieren ten gevolge van de vele overplaatsingen en de daardoor veroorzaakte weinige zekerheid in de toekomst, onverwachte pensionneeringen enz.

(*le Yacht*).

Den 20sten Mei j.l. omstreeks 2 uur in den namiddag liep de Duitsche kruiser „**Hela**" te Brest binnen, om een der matrozen in het hospitaal aldaar te doen opnemen. Dit was sinds 1870 't eerste Duitsche oorlogsschip, dat een Fransche haven aandeed. De Franschen waren er zeer trotsch op, dat juist het Noordelijk eskader bestaande uit de kruisers „Amiral Charner", „Bruix", „Dupuy de Lome", „Catinat", „Davout", „Friant" en de „Tage" binnen waren. De gewone saluten en officieele bezoeken werden gewisseld en de „Hela" vertrok denzelfden avond weder.

De aan de Kamer voorgelegde marinebegrooting geeft een verhooging aan van 9.266.300 frcs. en bedraagt thans 312.866.810 francs.

ITALIË.

Een **nieuw type pantserschip** is door het ministerie van marine aangenomen. De waterverplaatsing zal 8000 ton niet te boven gaan; de pantsering zal minder dik zijn; de artillerie zal bestaan uit 8 snelv.kanonnen van een kaliber niet grooter dan 20.3 cM.; vaart 22 mijl. Men zou deze schepen beter onder de gepantserde kruisers kunnen rangschikken, tot welk type langzamer—

hand alle naties komen. Vier dergelijke vaartuigen zijn op stapel gezet. (*Le Yacht*).

Nieuwe aanbouw. Vier pantserschepen van 8000 ton, met 15 cM. nikkelstalen pantsering, 22 mijl snelheid, en voordeeligste vaart van 10 mijl, waarmede gem. 10.000 mijl moet worden afgelegd. De bewapening zal bestaan uit: 8 kanonnen van 20.3 cM., 8 à 15.2 cM., 12 à 7.6 cM. en 12 à 4.7 cM., allen snelv.-geschut, benevens 6 lanceerbuizen. Acht torpedoverwoesters zijn reeds besteld.

De „Italia" en „Lepanto" zullen van 1760 ton van hunne pantsering ontlast worden en hiervoor in de plaats treden een pantsering door een steenkolenlaag van 5 M. op zijde. (*Le Yacht*).

De twee torpedobootjagers, gebouwd bij SCHICHAU te Elbing, zullen **„Euro"** en **„Ostro"** genoemd worden. (*Le Yacht*).

De gepantserde kruiser **„Varese"** van 7400 ton, 13500 P.K. en 20 mijl is den 10en Augustus bij ORLANDO te Livorno te water gelaten; hij is van het „Garibaldi"-type, maar met BELLEVILLE-ketels met économiseurs. (*Le Yacht*).

Een Italiaansch blad geeft de volgende bijzonderheden omtrent de Marine. De vloot bestaat op het oogenblik uit 21 pantserschepen, 6 gepantserde kruisers, 14 pantserdekkruisers, en een aantal kleine schepen van verschillende typen, totaal 75 vechtschepen en 126 torpedovaartuigen. Het indrukwekkende van deze cijfers wordt verminderd door de wetenschap dat, hoewel de 5 grootste pantserschepen 20 mijl kunnen loopen, vele van de andere ter nauwernood 10 mijl kunnen behalen.

(*Army and Navy Journal*).

JAPAN.

Torpedojoger **„Sazononi"**, 400 ton waterverplaatsing, heeft bij zijn proeftocht 31.18 en bij den 3-uurs proeftocht 31.38 mijl geloopen.

Torpedojager **„Akebong"** maakte een niet officieelen proeftocht, waarbij 28 mijl geloopen werd. De boot is gebouwd van gegalvaniseerd staal met toevoeging van eenig nikkel. 100 ton kolen kan worden medegenomen. Het logies voor de bemanning is vooruit, voor onderofficieren achteruit, voor de officieren in het midden achter de machinekamer. De bewapening bestaat uit twee draaibare torpedokanonnen van 45 cM., één 7,6 cM., vijf 5,7 cM. snelvuurkanonnen. Stoom wordt geleverd door 4 YARROW-ketels met nauwe pijpen, werkende met een druk van 16,1 KG. per cM^2.

De Japansche vloot zal in de toekomst in **5 klassen** verdeeld worden: 1. zeer krachtige slagschepen; 2. snelle gepantserde

kruisers, voor alle doeleinden te gebruiken; 3. kruisers 2e kl. ter bescherming van den handel; 4. kruisers 3e kl. voor eclaireursdienst; 5. torpedoboot-verwoesters. *(Mitth.)*.

OOSTENRIJK.

Een ketelontploffing heeft plaats gehad aan boord der torpedoboot **„Adler"**. Een officier en 4 man gedood, twee anderen gewond. *(le Yacht)*.

PORTUGAL.

De kruisers **„Sao Rafael"** en **„Sao Gabriel"**, gebouwd te Hâvre, hebben hunne proeftochten bevredigend beëindigd. Bij 1800 ton W.V., is de lengte 75, breedte 10,8 en diepgang 4,3 M. De bescherming bestaat uit een pantserdek van 38 mM. Zij zijn bewapend met II 15 cM., IV 12 cM. en VIII 4,7 cM. CANET-snelvuurgeschut benevens 4 mitrailleuses. Bij natuurlijken trek werd 15,75, bij geforceerden trek 17,53 mijl behaald. *(Mitth.)*.

RUSLAND.

De torpedobootjager **„Som"** is den 27en Juli bij LAIRD te Birkenhead te water gelaten en moet binnen 3 maanden worden afgeleverd. Lengte 64,9 M., breedte 6,55 M., diepgang 3,9 M., waterverpl. 370 ton; vermogen 6000 P.K., snelheid 30 mijl. Met den kolenvoorraad van 80 ton heeft men met 15-mijlsvaart een rayon d'action van 3500 mijl. Het vaartuig is in elf waterdichte compartimenten verdeeld. De kosten bedragen 1,300,000 francs. *(le Yacht)*.

SPANJE.

Een wetsvoorstel zal worden ingediend tot vernieuwing der vloot. De Minister wil daarbij aanvragen **tien groote slagschepen** van het nieuwste type. *(le Yacht)*.

Door inschrijving der Spaansche kolonisten in Mexico zal een **nieuwe kruiser** gebouwd worden, welke te Cadix op stapel gezet is. De afmetingen zullen zijn: 88 M. lang, 11 M. breed, tonneninhoud 2000 ton. Vaart 17 mijl. Bewapening 4 v. 14 cM., 4 v. 10 cM., 4 v. 5,7 cM. snelvuurkanonnen, 2 mitrailleurs en 2 lanceerbuizen. *(Mitth.)*.

De kruiser **„Rio de la Plata"**, gebouwd bij de „Forges et Chantiers de la Mediterranée", voor rekening van particulieren in „de la Plata Staten" is aangevangen met haar officieele proeftochten met natuurlijken trek. Gemiddeld werd 28 mijl geloopen, $1^1/_2$ mijl meer dan bij contract was bedongen. Bij den 6-uurs proeftocht werd bij volle toelading 16,5 mijl behouden. De bewapening bestaat uit 2 v. 14 cM., 4 v. 10 cM. en 4 v. 5,7 cM. kns., benevens 6 mitrailleuses en 2 landingsstukken.

(Mitth.).

VENEZUELA.

De kruiser **„Bascir"** te Orlande oorspronkelijk gebouwd voor Marokko, werd door de regeering van Venezuela aangekocht.

(*Mitth.*).

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

De kruiser 1e kl. **„Chicago"** van 4500 ton is geheel gewijzigd. Hij heeft twee nieuwe triple-expansie-machines met drie cylinders ontvangen, in afzonderlijke compartimenten opgesteld en nieuwe ketels, waarvan zes van BABCOCK en WILCOX en vier van SCOTCH, waardoor het vermogen van 5000 op 9000 P.K. en de snelheid van 16,3 mijl op 19 mijl gebracht worden. Een nieuw beschermd dek loopt over de geheele lengte. De bewapening eindelijk zal bestaan behalve uit de oude vier kanonnen van 20,3 cM. uit XIV snelvuurkanonnen van 12,7 cM. en eenige kanonnen van 5,7 cM. en 4,7 cM. (*le Yacht*).

Generaal OTTIS heeft in Spanje doen aankoopen den kruiser **„Elcano"** van 524 ton en **twaalf kanonneerbooten** van 42 tot 200 ton, en de torpedoboot **„Barulo"** van 66 ton en 19 mijl. (*le Yacht*).

Nadat door den Minister bepaald geworden was, dat het **gordelpantser** van de schepen type „Maine" (12500 ton) vijf meter naar achteren verlengd zou worden met behoud der snelheid van 18 mijl, was door de bouwmeesters gevraagd de pantserdikte tot 305 à 265 mM. terug te brengen; dientengevolge is nu bepaald, dat de pantsergordel van 280 mM. staal, nieuw type KRUPP zal wezen, onder water afnemende tot 190 mM.

(*le Yacht*).

De **nieuw aan te bouwen slagschepen** zullen in hoofdzaak overeenkomen met de „Ohio" en de „Missouri". Zij zullen echter iets grooter worden en zullen in staat zijn langer in zee te blijven, dan tot dusverre voor de slagschepen was aangenomen. Hun vaart zal 18 mijl bedragen. In plaats echter van de kanonnen van 330 mM. krijgen zij er evenveel van 305 mM., evenals de op 't oogenblik in aanbouw zijnden. Wel is er een paar jaren geleden sprake van geweest het zware geschut nog lichter te maken, maar de meeningen waren op dit punt verdeeld. Bij den slag van Santiago heeft men de ondervinding opgedaan, dat het beste geschut tegen gepantserde schepen het kanon van 305 mM. is. Zij krijgen vier zulke stukken in twee torens geplaatst. In plaats van de kanonnen van 200 mM. krijgen zij zestien stuks snelvuur van 150 mM. Het pantser, dat zich van 1.06 M. boven tot 1,2 M. onder de lastlijn uitstrekt, wordt van 406 tot 305 mM. zwaar.

De onbeschermde kruisers worden vrijwel gelijk aan de

„Marblehead", maar met meer artillerie en grootere kolenruimen. Ze zullen gekoperd worden. *(Revue Maritime).*

Sinds meer dan een jaar wordt er niet meer voortgewerkt aan de onderz. boot **„Plunger"**, in aanbouw bij de „Columbian Iron Works" te Baltimore. Of de voorwaarden moeten gewijzigd worden wat betreft vaart enz., òf wel de geheele boot moet veel grooter worden. 't Gouvernement heeft reeds een groot deel van den kostenden prijs (775,000 francs) voorschot gegeven.

De **nieuwe pantserkruisers** zullen volgens de plannen van den Hoofdingenieur van Scheepsbouw, Schout bij Nacht MELVILLE, van 3 schroeven worden voorzien en 22 mijl moeten loopen. Volgens den ontwerper is het niet raadzaam, aan schepen 3 machines van hetzelfde vermogen te geven; hij stelt voor de middelste machine 12000 I P.K. en de beide zijmachines 6000 I.P.K. te doen ontwikkelen. Het voordeel van 3 schroeven is gebleken bij de „Minneapolis" tegenover de „Brooklyn" en de „New-York" voor Santiago. De beide laatstgenoemden zijn voorzien van 4 machines die twee schroeven bewegen. Voor de meest voordeelige vaart zijn de voorste machines gewoonlijk afgekoppeld en moet gestopt worden om ze weder aan te koppelen. Hiervoor is niet altijd tijd, zooals te Santiago bleek. De „Minneapolis" daarentegen liep gewoonlijk met 2 schroeven en kan ten allen tijde door het aanzetten van de middelste machine tot haar grootste vaart gebracht worden. *(Mitth.).*

De **nieuwe pantserdekkruisers** zullen slechts een vaart van $16^1/_2$ mijl moeten loopen. De Amerikaansche vakbladen keuren deze geringe vaart af, die echter door de regeering wordt gemotiveerd door het gekoperd zijn van een met hout gedekte huid, waardoor het aangroeien zeer verminderen zal en dientengevolge met 700 ton kolen de af te leggen weg belangrijk grooter zal worden. *(Mitth.).*

Op de werf bij CRAMP te Philadelphia zal volgens de „Times" van die plaats het **grootste** tot nog toe bestaande schip gebouwd worden. Het zal 700 voet lang zijn. In October zal het op stapel gezet worden. *(Army and Navy Journal).*

De navolgende staat kan een denkbeeld geven van den kolossalen aanbouw van nieuwe schepen voor de Amerikaansche Marine. De achter de namen geplaatste cijfers geven de geprojecteerde vaart aan.

Pantserschepen:

„Kearsage"	16,	„Wisconsin"	16,
„Kentucky"	16,	„Maine"	18,
„Illinois"	16,	„Missouri"	18,
„Alabama"	16,	„Ohio"	18.

Pantserkruiser: „Albany" 20.

Monitors:

„Arkansas"	12.	„Florida"	12,
„Connecticut"	12,	„Wyoming"	12.

Torpedobootverwoesters:

„Bainbridge"	29,	„Hull"	29,	„Stewart"	29,
„Barry"	29,	„Lawrence"	30,	„Truxtun"	30,
„Chauncey"	29,	„Macdonough"	30,	„Whipple"	30,
„Dole"	28,	„Paul Jones"	29,	„Worden"	30.
„Decatur"	28,	„Perry"	29,		
„Hopkins"	29,	„Preble"	29,		

Torpedobooten:

„Dahlgren"	30,	„Craven"	30,	„Stringham"	30,
„Goldsborough"	30,	„Bailey"	30,	„Bagley"	28,
„Barney"	28,	„Biddle"	28,	„Blakely"	26.
„De Long"	26,	„O Brien"	26,	„Stockton"	26,
„Nicholson"	26,	„Shubrick"	26,	„Thornton"	26.
„Tingey"	26,	„Wilkes"	26.5,		

Onderzeesche boot „Plunger" 8.

(*Army and Navy Journal*).

De torpedobootjager „**Bailey**" (No. 21) is den 21^{en} Augustus bij MORRIS te New-York te water gelaten.

De „**Stringham**", de grootste Amerikaansche torpedoboot, is te Wilmington van stapel geloopen. De boot is lang 68.6 M., breed 6.7 M., diepgang 1.95, waterverpl. 340 ton. Met 7200 I.P.K. zal 30 mijl gemaakt moeten worden. De bewapening bestaat uit II 45 cM. lanceerinrichtingen op dek, en VII 5.7 cM. snelvuurkanonnen, van welke twee op de beide commandotorens en de overige op dek zijn opgesteld. (*Mitth.*).

Het zeilschip „**Chesapeake**", bestemd voor de opleiding van adelborsten, is den 20^{en} Juni bij de Bath Iron Works Co. te water gelaten; het schip heeft geen stoomvermogen ter voortbeweging; slechts 2 kleine ketels voor electrisch licht, pompen, ankerspil en distilleeren.

Voornaamste afmetingen: grootste lengte 68.6 M., breedte 11.3 M., gemidd. diepgang 5 M., waterverpl. 1195 ton. Totale zeiloppervlakte 1858 M^2. Bewapening bestaat uit: VI kns. van 10.2 cM. snelvuur, IV kns. van 5.7 cM. en II van 3.7 cM. Er zijn drie dekken en 180 adelborsten kunnen embarkeeren.

(*le Yacht*).

Door het legerbestuur wordt een uitgebreid onderzoek ingesteld naar verschillende springmiddelen, ten einde een of meerdere dezer in gebruik te stellen.

De Commissie had ten onderzoek jovite, nat schietkatoen,

thorite en emmensite. Het eerste is een uitvinding van Professor MONROE te Washington, en het thorite van Dr. TURTLE te San-Francisco.

Het emmensite is van dezelfde samenstelling als het Fransche meliniet dat twee maal zoo krachtig als schietkatoen en tienmaal als buskruit is.

Meliniet als springmiddel komt voor in kleine gele kristallen, is ongevoelig voor schok en brandt niet ingesloten langzaam op.

Thorite behoort tot de ammonia-nitraat-explosiestoffen en heeft uitstekende resulaten gegeven, maar men is nog niet geheel overtuigd dat het voldoende veilig is.

Op het oogenblik is de Commissie nog van oordeel dat een der stoffen jovite, thorite of emmensite de beste resultaten oplevert. (*Army and Navy Journal*).

Te Redington is een pantserplaat van de BETHLEHEM Co. van 159 mM. volgens 't KRUPP-proces gehard beproefd. Hierbij werd een kanon van 20.3 cM. gebruikt, waaruit HOLTZER-projectielen van 113.4 K.G. werden verschoten met een V_0 van 460 tot 556 M. Er werden zes schoten gedaan, waarbij indringingen werden verkregen van 18 tot 62 mM. en 127 tot 160 mM., terwijl bij de grootste snelheden de plaat doorboord werd, zonder dat er zich echter eenige scheuren vertoonden. De projectielen braken allen, uitgezonderd het laatste, dat de plaat en den ruggesteun van 305 mM. hout doorboorde. (*Le Yacht*).

De herstelling der „**Reina Mercedes**" welke gelicht is en naar de marinewerf te Norfolk is gesleept, zou 250000 dollar kosten, zijnde ongeveer $1/4$ van den bouwprijs. Bovendien zou zij nieuw geschut moeten bekomen. Vermoedelijk zal om deze redenen niet tot de reparatie worden overgegaan. (*Mitth.*).

Aan boord van den beschermden kruiser „**Albany**", in aanbouw op de werf van ARMSTRONG en Co., is een brand uitgebroken, die de kanonnen van 12 cM. met hunne affutage, schilden, enz. aanzienlijk beschadigde.

Tengevolge hiervan zal de datum van oplevering eenigszins verschoven worden. (*le Yacht*).

Ter gemoetkoming aan het gebrek aan officieren, zal het aantal op de in dienst gestelde schepen verminderd moeten worden.

Het tractement der zeeofficieren is volgens de den 1[en] Juli in werking getreden „Naval personnel act" als volgt:

	Aan boord.	Aan wal.	
		Tractement.	Woninggeld.
Admiraal	13500 dollar	13500	1500
Schout bij nacht (9 oudsten) . .	7500	6375	864
Id. (9 jongsten) . .	5500	4675	720
Kapitein ter zee.	3500	2975	720

	Aan boord.	Aan wal. Tractement.	Aan wal. Woninggeld.
„Commander".	3000 dollar	2550	576
„Lieutenant Commander" . . .	2500	2125	576
Luitenant ter zee 1e kl.	1800	1530	432
Id. 2e kl.	1500	1275	288
Adelborst 1e kl. (sub-lieutenant) .	1400	1190	288

(*Mitth.*).

Op de „**Philipynen**" zullen proeven worden genomen of men het vuren met rookeloos kruit op grooten afstand zal kunnen observeeren, indien kijkers, binocles enz. van violette glazen voorzien worden. (*le Yacht*).

ZWEDEN.

De torenschepen „**Göta**", „**Svea**" en „**Thule**" zullen verbouwd worden. De tegenwoordige bewapening (twee 25 cM., vier 15 cM., vier 12 cM. en vijf 5.7 cM. kanonnen) zal vervangen worden door één 25 cM., zeven 15 cM. kanonnen in draaibare torens, benevens elf 5.7 cM. kanonnen. De munitietoevoer zal door gepantserde kokers geschieden. De bovenwaterlanceerbuizen worden verwijderd en slechts de onderwaterboegbuis blijft behouden. Zooveel mogelijk wordt al het hout vervangen door ijzer. De „Göta" zal als admiraalschip worden ingericht.

BOEKBEOORDEELING.

De Nederlandsche Mariniers van 1665—1900.

Met belangstelling nam de Redactie kennis van het werk onder boverstaanden titel, van den luitenant-kolonel der mariniers J. R. J. P. Cambier. Een korpsgeschiedenis van een korps, dat bijna immer slechts een ondergeschikte rol vervulde, bevat uit den aard der zaak veel wat niet-leden van dat korps weinig zal interesseeren, en veel wat in het laatste hoofdstuk wordt vermeld is voor de eigenlijke geschiedenis van het korps van weinig belang. Bijzonderheden worden vermeld omtrent het ontstaan en den toestand der mariniers in Engeland en de Ver. Staten, en het onderscheid aangetoond van dezen, onze mariniers met de „Infanterie de marine" in Frankrijk, de „See-Bataljone" in Duitschland.

Voor allen, die iets voelen voor dit korps van vrijwilligers, dat ten allen tijde naar Oost en West kan gezonden worden, is de lectuur zeer aan te bevelen, en de overste Cambier heeft zijn korps een dienst bewezen door de uitgave dezer korpsgeschiedenis, waardoor de belangrijke daden aan de vergetelheid worden ontrukt.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën gedurende de maand Juli 1899.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Kapt. ter zee. .	H. Velthuijzen . . .	non-actief . . .	bestemd v.O.-I.	1 Juli [1]
Offic.v.gez.1ekl.	Dr. E. J. Borgesius .	eskader O.-I. .	non-actief . . .	28 Juni
id.	G. O. Snijders . . .	id.	id.	30 „
id. 2e „	Dr. T. Bijleveld . .	Buffel	id.	11 Juli
id. 1e „	R. Numans	non-actief . . .	Buffel	„
id.	O. Engelken	Cerberus . . .	non-actief . . .	21 „
id.	J. Vorstman	non-actief . . .	Cerberus . . .	„
Luit. t. z. 1e kl.	E. de Haan.	Brak	Dept. v. Marin.	17 „ [2]
id.	J. Soutendam . . .	non-actief . . .	Brak	„ [3]
id. 2e „	A. Waller.	eskader O.-I. .	non-actief . . .	21 Juni
id.	W. A. J. v. d. Hurk.	Bellona.	id.	15 Juli
id.	C. T. Steffelaar . .	non-actief . . .	Bellona.	„
Kapt.-luit. t. z.	W. J. de Bruijne .	commandant „Sommelsdijk" .		18 Juni
id.	J. B. Snethlage . .	1e off. „Zeeland".		„
Off.v.adm.1e kl.	O. Willemstijn . . .	Wachts. W/o.	non-actief . . .	16 Juli
Luit. t. z. 1e „	C. L. Temminck Groll	eskader O.-I. .	id.	5 Juli
id. 2e „	A. F. Hansen . . .	id.	id.	„
Off.v.gez. 1e „	P. L. v. d. Harst. . .	op zijn verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen		21 „
id. 2e „	A. W. v. d. Velde . .	bevorderd tot off. v. gez. 1e kl.		„
Luit. t. z. 2e „	R. W. Boissevain .	Castor	Wachts. W/o.	17 „
id.	A. N. van Santen.	non-actief . . .	Castor	„
id.	E. H. Friderichs. .	id.	Wachts. W/o.	5 Aug.
id.	Jhr. H. L. Quarles van Ufford. . . .	eskader O.-I. .	non-actief . . .	6 Juli
id.	W. A. v. d. Hurk .	op zijn verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen		2 Aug.
Off.v.adm.2e kl.	T. Akkerman. . . .	Urania. . . .	non-actief . . .	29 Juli
Off. v. gez. 2e „	H. J. Dijkstra . . .	id.	Zeehond	„
id. 1e „	J. W. Elenbaas. . .	Zeehond	W/s. Helvoet .	„
Luit. t. z. 2e „	J. S. A. Kroon. . .	off. van politie Kon. Instituut	non-actief	„

---

1) **Vertrok op 1 Juli 1899 naar Oost-Indië met het stoomschip „Ardjoeno".**
2) **Eervol van het bevel ontheven.**
3) **Belast met het bevel.**

ɩ:	Namen:	Van:	Op:	Met:
2e „	P. J. J. Kenp	non-actief	werf Helvoet	1 Aug.
2e „	P. H. Cool	Das	non-actief	8 „
2e „	E. A. O. Vervooren	op zijn verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen		26 Juli
	T. Akkerman	Urania	Wachts. W/o.	29 „ [1]
	id.	Wachts. W/o.	non-actief	14 Aug.
1e „	S. Overdiep	Bellona	id.	4 „
	S. Ruitinga	non-actief	Bellona	„
1e „	J. F. B. van Dijk	Dept. v. Marine	non-actief	1 „
	W. J. G. Umbgrove	non-actief	Dept. v. Marine	„
artierm.	G. M. Klasing	bevord. tot 1e luit.-kwartierm.		2 „
1e kl.	C. W. Broers	gepensionneerd		1 „
2e „	W. H. von Leschen	Bevorderd tot luit. t. z. 1e kl.		„
1e „	C. R. F. Tollenaar	id.	2e „	„
1e „	J. Vegtel	gepensionneerd		„
h. 1e kl.	A. Hardenberg	benoemd tot off.-mach. 2e kl.		„
1e kl.	R. Willemsen	W/s. Helvoet	non-actief	16 „
	IJ. Postma	non-actief	W/s. Helvoet	„
2e „	J. C. F. Hooijkaas	eskader O.-I.	non-actief	20 Juli
1e „	G. F. G. Gobius	id.	id.	23 „
	R. O. J. Verschoor	Isala	id.	16 Aug.[2]
	J. J. W. H. v. d. Toorn	non-actief	Isala	„ [3]
2e „	P. Lagaaij	eskader O.-I.	non-actief	25 Juli
1e „	N. J. J. van Rijn van Alkemade	Kon. Instituut	id.	16 Aug.
	A. W. v. d. Worm	non-actief	Kon. Instituut	„
2e „	J. Voogd	W/s. Helvoet	non-actief	1 „
1e „	F. A. de Koning	Wachts. W/o.	id.	7 „
	F. Verschoor van Nisse	id.	id.	„
	F. J. Houwert	id.	id.	„
	H. M. Manikus	id.	id.	„
	Jhr. J. C. A. van der Wijck	id.	id.	„
	H. Bisschop van Tuinen	id.	id.	„
	W. E. Wolterbeek Muller	id.	id.	„

In de maand Augustus.

n:	Namen:	Van:	Op:	Met:
zee.	W. J. P. v. Waning	esk. O.-I.	non-actief	22 Juli
1e kl.	A. L. Boelen	Amstel	id.	5 Sept.[4]

der intrekking op non-activiteitstelling.
:vol van het bevel ontheven.
ast met het bevel.
:vol van het bevel ontheven.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 1e kl.	G. Witsen Elias . .	non-actief . . .	Amstel	5 Sept.[1]
Inspect. v. adm.	D. A. v. d. Laan . . .	eskader O.-I. .	non-actief . . .	20 Juli
Luit. t. z. 2e kl.	L. J. C. L. de Vriese	eindiging van zijn verlof op 4 Augustus 1899 en in de ranglijst geplaatst tusschen de luitenants ter zee 2e kl. H. J. Albarda en C. J. Canters . . .		
Adelborst 1e kl.	E.A.W.v. Riemsdijk	bevorderd tot luit. t. z. 2e kl.		2 Aug.
id.	R. P. C. Spengler . .	id.	id.	„
id.	J. D. Evers	id.	id.	„
id.	T. A. van Hengel .	id.	id.	„
id.	A. M. v. Roosendaal	id.	id.	„
id.	C. M. Schaeffer. . .	id.	id.	„
id.	J. A. Vink	id.	id.	„
id.	J. C. Brandt Corstius	id.	id.	„
id.	G. J. W. Putman Cramer	id.	id.	„
id.	J. E.v. Hoogenhuijze	id.	id.	„
id.	W. Bosch	id.	id.	„
Kapt.-luit. t. z.	D. A. Kraijenhoff van de Leur . . .	Zeehond	Wachts. W/o.	7 Aug.
id.	W. A. Palm	non-actief . . .	Zeehond	„
Luit. t. z. 1e kl.	C. E. Dittlinger . . .	in comm. d. Haag	non-actief . .	15 „
id. 2e „	W. Lam	W/s. Helvoet .	id.	12 „
id. 1e „	W. J. Cohen Stuart	non-actief . .	bestemd v. O.-I.	16 Sept.
Adelborst 1e „	S. Gratama	is in O.-I. overled. den	Aug.'99	
1e luit. marin.	J. J. C. de Kock . . .	Wachts. W/o.	korps	25 Aug
id.	J. C. de Kock van van Leeuwen . .	korps	Wachts. W/o.	25 „
Adelborst 2e kl. 1e afdeeling	A. H. Sirks	benoemd tot Adelborst 1e kl.		2 „
id.	P. M. van Riel . .	id.	id.	„
id.	H. Kraijenhoff van de Leur	id.	id.	„
id.	C. J. E. Brutel de la Rivière	id.	id.	„
id.	J. F. Osten	id.	id.	„
id.	J. E. van Gogh . .	id.	id.	„
id.	A. F. H. Dalhuisen .	id.	id.	„
id.	R. A. Arntzenius .	id.	id.	„
id.	C. L. M. Bijl de Vroe	id.	id.	„
id.	J. van Engelenburg	id.	id.	„
id.	J. M. Kalis	id.	id.	„
id.	B. Kruijs	id.	id.	„

1) Belast met het bevel.
2) Eervol van het bevel »Zeehond" ontheven.
3) Belast met het bevel.
4) Vertrok op 16 September 1899 naar Oost-Indië met het stoomschip »Konin… Wilhelmina".

n :	Namen :	Van :	Op :	Met :
2e kl.				
eling	R. H. Haantjens. .	benoemd tot	Adelborst 1e kl.	2 Aug.
	D. A. de Ronde . .	id.	id.	„
	G. Dumbar	id.	id.	„
	A. E. van Dishoeck.	id.	id.	„
	W. J. H. v. Straaten	id.	id.	„
	H. A. Romswinckel	id.	id.	„
	W. Dwars.	id.	id.	„
	C. F. Balsem. . . .	id.	id.	„
	F. A. Buddingh . .	id.	id.	„
	J. Oele	ben. tot 2e luit.	b/h. korps marin.	„
	C. R. v. Blijenburgh	id.	id.	„
	H. Willems.	id.	id.	„
	V. F. M. IJssel de Schepper	id.	id.	„
. t. z.	D. A. Kraijenhoff van de Leur . . .	Wachts. W/o.	non-actief . . .	10 „
2e kl.	H. S. Suermondt . .	in comm. d. Haag	id.	17 „
. 2e „	J. R. J. de Raadt . .	eskader O.-I. .	id.	6 „
. 2e „	C. J. J. de Neve. .	Gier	id.	1 Sept.
	J. L. von Leschen.	non-actief . . .	Gier	„
zee .	J.H.L.J.bar. Sweerts de Landas Wijborgh	in comm. d. Haag	non-actief. .	26 Aug.
2e kl.	Jhr. J. C. F. v. Mühlen	id.	id.	„
	C. F. Pabst	eskader O.-I. .	id.	13 „
2e „	F. M. R. Schmitz . .	id.	id.	21 „
. 1e „	W. C. Cornelis . . .	Off. instructeur Kon. Instituut	non-actief	1 Sept.
	S. P. l'Honoré Naber	ged. te W/o.	off.-instructeur Kon. Instituut.	„
2e „	E. H. Friderichs . .	Wachts. W/o.	non-actief . . .	2 „
1e „	P. M. van Riel. . . .	non-actief . . .	Bellona.	1 „
	W. J. Janssens. . .	Bellona.	non-actief . . .	„
. t. z.	J. H. M. Jansen . . .	non-actief . . .	Tromp . . .	„ [1]
1e kl.	R. O. J. Verschoor .	id.	id.	„ [2]
	F. C. W. Moorrees	id.	id.	„
2e „	C. L. van Buuren .	id.	id.	„
	C. D. de Haes . . .	Buffel	id.	„
	A. van der Sluis. .	non-actief . . .	id.	„
	J. A. M. J. Beretta .	id.	id.	„
	A. D. Muller	Krokodil . . .	id.	„
1e kl.	F. J. Houwert . . .	non-actief . . .	id.	11 Sept.
	L. M. J. Gregory .	Evertsen. . . .	id.	„
	A. Seret.	id.	id.	„
	M. van Neck	Kortenaer . . .	id.	„

—

last met het bevel.
rste officier.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Adelborst 1e kl.	D. baron Mackay .	Kortenaer . . .	Tromp . . .	11 Se
id.	W. Brandt	Evertsen . . .	id.	„
1e luit. marin.	J. J. C. de Kock. .	korps.	id.	1 „
Off. v. gez. 1e kl.	R. Willemsen . . .	non-actief . . .	id.	„
id. 2e „	W. A. de Looze . . .	Argus	id.	„
Off. v. adm. 1e „	N. J. J. van Rijn van Alkemade. .	non-actief . . .	id.	„
Off. v. gez. 2e „	J. H. Roelants . . .	hospitaal W/o.	Argus	„
Luit. t. z. 2e „	W. A. van Aken .	W/s. Helvoet .	Krokodil	„
id.	L. J. C. L. de Vriese.	non-actief . . .	W/s. Helvoet .	„
Kapt. ter zee .	L. J. K. A. Jeekel . .	Atjeh	non-actief . . .	30 Au
Luit. t. z. 1e kl.	P. van den Broeke .	1e off. Atjeh. .	id.	„
id.	P. Sodenkamp . . .	Atjeh . . .	id.	„
id. 2e „	L. P. W. v. d. Wal. .	id.	id.	„
id.	J. J. M. Baart	id.	id.	„
id.	K. Zeeven , ...	id.	id.	„
id.	L. J. Quant.	id.	id.	„
id.	J. Arendsen de Wolff	id.	id.	„
id.	G. L. Heeris	id.	id.	„
id.	P. H. Gallé	id.	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	H. G. J. v. Doesburgh	id.	id.	„
Off. v. adm. 1e „	W. G. L. Brunings .	id.	id.	„

VERBETERINGEN.

In „De oorlog ter zee en zijne lessen".

Blz. 212, jaarg. 1899—1900, staat op verschillende plaatsen „Haward" moet zijn „Harvard".

Blz. 214, reg. 14 v. b., jaarg. a. b., staat: „Washington", moet zijn: „Martinique".

DE VERTALER.

In de „Tabel van uurhoeken van het azimuthdiagram" (3e aflevering) staat:

Voor	25°	Br. en	21°	Decl.	2^u8^m,	lees:	2^u18^m
„	27°	„ „	23°	„	2^u4^m,	„	2^u14^m
„	33°	„ „	27°	„	2^u3^m,	„	2^u33^m

S.

---

1) Eervol van het bevel ontheven.

INHOUD:



De plaatsing van stukken sluit niet in, dat de Redactie zich met de daarin uitgedrukte denkbeelden vereenigt.

VERANDERING VAN ADRES EN RECLAMES OVER HET NIET-ONTVANGEN VAN HET MARINEBLAD TE ZENDEN AAN DEN UITGEVER.

HET MARINEBLAD

verschijnt op ongezette tijden.

Het wordt uitgegeven van wege de „Marine-Vereeniging," gevestigd te DEN HELDER.

Niet-leden kunnen zich op het „Marineblad" abonneeren tegen een jaarlijksche contributie van *f* 5.—, die in de maand September van het loopende jaar zal moeten worden voldaan.

Men abonneert zich voor één jaar, dat met den 1sten Mei aanvangt.

14e Jaargang 1899—1900. 5e (Extra) Aflevering. — 10 Oct

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



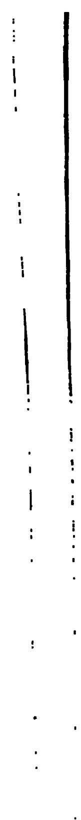
ONDER REDACTIE VAN:

J. ALBARDA, J. J. RAMBONNET, A. MERKUS, O. VAN LENNEP.
T. J. CREYGHTON, J. P. GUÉPIN, (*secretaris*).



DEN HELDER.
C. DE BOER Jr.

NAAR OOST-INDIË *wordt dit blad per zegpost verzonden. De toezending kan* [illegible] *per mail geschieden tegen vergoeding der extra porti's, die ongeveer* [illegible] *per jaar bedragen. Aanvragen daartoe te richten aan den uitgever.*



5

MARINEBEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1900.

ONTWERP VAN WET.

Artikel I.

Het VIde hoofdstuk der begrooting van Staatsuitgaven voor het dienstjaar 1900, betreffende het *Departement van Marine*, wordt vastgesteld als volgt:

ISTE AFDEELING.

Kosten van beheer en administratie.

A. *Departement.*

Artikel 1. Bezoldiging van den Minister . . *f*	12 000,00
Artikel 2. Bezoldigingen van den secretaris-generaal en van verdere ambtenaren en bedienden, toelagen en schrijfloonen	99 700,00
Artikel 3. Bezoldigingen van eervol afgevoerde officieren en van ingenieurs, traktementen en toelagen of zeetraktementen van officieren, soldijen en toelagen van onderofficieren enz.	50 268,00
Artikel. 4. Bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk en kleine uitgaven	18 000,00

B. *Marinestaf.*

Artikel 5. Zeetraktementen van den chef en de verdere officieren.	16 800,00

C. *Directiën en commandementen der marine.*

Artikel 6. Zeetraktementen en toelagen van directeuren en commandanten en van officieren, gedetacheerd bij 's Rijks werven	42 900,00
Artikel 7. Bezoldigingen en toelagen van de ingenieurs der marine	35 356,25^{5}
Artikel 8. Bezoldigingen en toelagen van de ambtenaren bij 's Rijks werven.	63 750,00
Artikel 9. Bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk en kleine uitgaven	11 500,00

D. *Inspectie en verificatie van zee-instrumenten.*

Artikel 10. Bezoldigingen en toelagen van het personeel bij de inspectie en verificatie van 's Rijks zee-instrumenten . . . . *f* 5 57(

Artikel 11. Onderhoud en herstelling van het verificatiegebouw, bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk en kleine uitgaven ten dienste der verificatie en der tijdseininrichtingen . . . 1 74(

E. *Reis-, verblijf- en vacatiekosten, enz.*

Artikel 12. Reis- en verblijfkosten van het personeel, vermeld in de 1ste afdeeling; reis-, verblijf- en vacatiekosten aan personen, niet uit hoofdstuk VI der Staatsbegrooting bezoldigd, voor zoover niet elders vermeld; kosten vallende op de inspectiën van forten . . . . 11 40(

Totaal . . *f* 368 98(

IIDE AFDEELING.

Materieel der zeemacht en van 's Rijks maritieme etablissementen.

A. *Drijvend materieel, uitrusting, behoeften, enz.*

Artikel 13. Aanschaffing van alle materialen, uitgezonderd steenkolen; aanschaffing, aanbrenging en herstelling van alle inrichtingen, werktuigen en voorwerpen, benoodigd tot den aanbouw, de aftimmering, de toetuiging, de uitrusting, het onderhoud en de herstelling van 's Rijks schepen en vaartuigen; kosten van herstelling van 's Rijks schepen en vaartuigen bij particulieren; kosten van materieel der werfscholen, kosten van dokhuur, vervoer, bereiding en keuring *f* 1 698 52(

Artikel 14. Aanbouw van schepen en vaartuigen door particulieren; kosten van vervoer, beproeving, conservatie, keuring en toezicht . . 1 570 00(

Artikel 15. Aanschaffing, wijziging, onderhoud en herstelling van geschut, affutage, draagbare vuur- en blanke wapenen en ledergoed, alles met toebehooren; projectielen, buskruit, vuurwerken, gereedschappen en alle zaken, die daarop betrekking hebben; kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring . . . . . . 812 52(

Artikel 16. Aanschaffing, wijziging, onderhoud en herstelling van torpedo's en lanceerinrichtingen, alles met toebehooren, gereedschappen, waar-

looze deelen en materialen, schietkatoen en andere ontploffingsmiddelen; kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring	*f* 358 200,00
Artikel 17. Aanschaffing en herstelling van scheeps-stoomwerktuigen en ketels, daarvoor benoodigde materialen en voorwerpen, machinekamerbehoeften; kosten van vervoer, van toezicht bij de vervaardiging en van beproeving .	378 080,00
Artikel 18. Aanschaffingvan steenkolen; kosten van vervoer, laden en lossen.	401 000,00
Artikel 19. Kosten buitenslands gemaakt, tot herstelling, toetuiging en uitrusting van schepen, uitgezonderd steenkolen; kosten van vervoer en toezicht	55 000,00

B. *Personeel van de werkplaatsen, de havendiensten en de werkvaartuigen.*

Artikel 20. Bezoldigingen, daggelden en toelagen van mindere geëmployeerden en werklieden bij 's Rijks werven; bezoldigingen van machinisten der actieve zeemacht, gedetacheerd bij 's Rijks werven, voor de conservatie der schepen; bezoldigingen van de stokers voor binnenlandschen dienst; kosten van onderwijs voor de leerlingen op 's Rijks werven, loonen voor buiten of op de werven door particulieren verrichte werkzaamheden, en kosten der kleeding van mindere geëmployeerden, uitmakende de politie op 's Rijks werven en der havendiensten	1 344 596,00
Artikel 21. Bezoldiging der bemanning van de werkvaartuigen, de toelagen en kleeding, sluis-, brug- en jaaggelden en andere onkosten . . .	28 160,00
Artikel 22. Reis- en verblijfkosten van het personeel, genoemd in de artikelen 20 en 21. .	4 600,00

C. *Magazijnen, gebouwen, werkplaatsen, dokken enz.*

Artikel 23. Aanbouw, aankoop, inrichting of huur van terreinen, gebouwen, waaronder cantines en provoosten, magazijnen, werkplaatsen, hellingen, vaste kappen en alle daartoe behoorende marinewerken; gemeente- en polderlasten, recognitiën enz.; kosten van voorbereiding van den bouw van eene kazerne voor marinepersoneel; vergoedingen wegens pachtverlies; gas- en waterleidingen; aanschaffing van de daarvoor vereischte materialen; kosten van vervoer, toezicht en beproeving	320,00

Artikel 24. Onderhoud, herstelling en wijziging van dokken en van alle gebouwen en marinewerken, in het vorig artikel bedoeld; aanschaffing van de daarvoor benoodigde materialen; kosten van vervoer, toezicht en beproeving . .	*f* 85 000,00
Artikel 25. Aanschaffing en herstelling van werktuigen en ketels, machinekamerbehoeften enz., ten dienste der werven en maritieme inrichtingen; kosten van vervoer, toezicht bij de vervaardiging en beproeving; kosten van de verstrekking van licht en water aan 's Rijks werven en maritieme inrichtingen.	19 900,00
Totaal . .	*f* 6 755 901,00

IIDE AFDEELING.

Personeel der zeemacht.

A. *Vaste tractementen.*

Artikel 26. Vaste traktementen van het korps zeeofficieren	*f* 356 145,00
Artikel 27. Vaste traktementen van het korps officieren van administratie	53 362,00
Artikel 28. Vaste traktementen van het korps officieren van den geneeskundigen dienst . . .	88 379,00
Artikel 29. Vaste traktementen van officieren-machinist	25 514,00
Artikel 30. Vaste traktementen van onderofficieren in het vaste korps.	45 507,00

B. *Kosten voor het personeel der actieve zeemacht.*

Artikel 31. Kosten voor het personeel der actieve zeemacht, bestaande in: zeetraktementen, soldijen en toelagen; traktementen van de geëmbarkeerde officieren der mariniers; traktementen, toelagen, soldijen, vergoedingen en tegemoetkomingen van de marine-reserve; premiën bij ernstexercitiën en andere practische oefeningen; voorschotten ter voorziening in de behoeften aan kleedingstukken, kooigoederen, tabak, de betaling der reparatie-loonen en alle overige daarmede verband houdende kosten; toelagen aan geneeskundig en pharmaceutisch personeel der landmacht, voor diensten ten behoeve der zeemacht	2 042 000,00
Artikel 32. Kosten vallende op de werving en indiensttreding van schepelingen voor de zeemacht en de marine-reserve	39 000,00

C. *Kosten van het korps mariniers.*

Artikel 33. Kosten van het korps mariniers, bestaande in: traktementen, soldijen, toelagen, reis-, verblijf- en verhuiskosten van officieren, onderofficieren, korporaals en manschappen, ook van bij het korps gedetacheerden; uitgaven voor aanschaffing, aanmaak en onderhoud van kleeding en uitrusting voor onderofficieren, korporaals en manschappen op hunne rekening te verstrekken, en die wegens uit te betalen saldo's te goed en verdere betaling uit die rekening; kosten van voeding; kosten van onderwijs en van bibliotheken; kosten van kazernen en bijbehoorende wachten, van kazerneering en huishuur; aanschaffing van bureaubehoeften; aanschaffing, herstelling en onderhoud van artillerie-, schiet- en pionniermaterieel, wapenen en groot-equipement, zoomede alle verdere uitgaven voor het korps mariniers. Kosten van werving . . . , ...	*f* 456 000,00

D. *Kosten van opleiding van het personeel der zeemacht.*

Artikel 34. Kosten van het Koninklijk Instituut voor de marine:	
a. zeetraktementen, bezoldigingen, soldijen, toelagen, kost- en zakgelden van het personeel en van de adelborsten	65 358,20
b. kosten voor materieel, waaronder ook begrepen die voor de gebouwen, terreinen en voor ontspanning	60 034,24
Artikel 35. Kosten van opleiding van adspirant-administrateurs:	
a. zeetraktementen, toelagen en zakgelden van het personeel en van de adspirant-administrateurs	8 125,30
b. kosten voor materieel, waaronder ook begrepen die voor de lokalen aan den wal, voor ontspanning en voor instructiereizen	5 183,12
Artikel 36. Kosten van opleiding van leerlingen-machinist:	
a. zeetraktementen, bezoldigingen en toelagen van de officieren en de burgerleeraren en zakgelden van de leerlingen-machinist	10 581,28
b. kosten voor materieel, waaronder die voor de lokalen aan den wal en voor ontspanning. .	30 260,90

Artikel 37. Kosten van opleiding van jongens bij de Kweekschool te *Leiden:*

a. zeetraktementen, bezoldigingen en toelagen van de officieren, de burgeronderwijzers, de onderofficieren en het verdere onderwijzend personeel *f* 6 755,00

b. kosten voor materieel 20 900,00

c. jaarlijksche subsidie aan de Kweekschool te *Leiden* 10 000,00

Artikel 38. Kosten van voortgezette opleiding van personeel der actieve zeemacht, niet elders met name genoemd:

a. bezoldigingen van de burgeronderwijzers, toelagen voor het geven van onderricht en wegens gemis van huisvesting en voeding aan adspirant-machinisten 16 700,00

b. kosten van lokalen aan den wal, van hulpmiddelen voor het onderricht, van aanmoediging, belooning en ontspanning, zoomede die, vallende op de vorming van personeel bij inrichtingen niet tot de zeemacht behoorende 6 790,00

Artikel 39. Subsidiën ten behoeve van studenten in de geneeskunde aan de Universiteiten en premiën aan artsen bij opleiding en benoeming tot officier van gezondheid bij de marine . . . 20 000,00

Artikel 40. Reis-, verblijf- en vacatiekosten voor voorzitters en leden van examen-commissiën; belooning van den president en een vast lid der commissie tot het examineeren van zeeofficieren en adelborsten en alle verdere kosten voor het houden van examens 7 600,00

E. *Kosten van schafting, enz.*

Artikel 41. Kosten van schafting der equipages en aanschaffing van zeep, van 's Rijks wege aan de schepelingen verstrekt wordende en alle daarop vallende kosten, waaronder ook begrepen zeetraktementen van officieren, belast met het toezicht op de bereiding, zoomede voedingkosten van schepelingen, die tijdelijk aan den wal verblijven 663 000,0

Artikel 42. Kosten van de marine-bakkerij:

a. daggelden en toelagen van het personeel . 7 320,

b. kosten voor materieel, waaronder ook begrepen die voor de aanschaffing van graan en verdere benoodigdheden voor het bakken en voor het gebouw met inventaris 37 721,

F. *Kosten van geneeskundige verpleging aan den wal en verstrekking van geneesmiddelen, enz.*

Artikel 43. Zeetraktementen, soldijen en toelagen van het personeel bij de hospitalen der marine en bij den geneeskundigen dienst in de maritieme directie te *Amsterdam*	f	41 272,00
Artikel 44. Onderhoud, herstelling en wijziging van gebouwen, barakken en terreinen ten dienste van de verpleging van zieken; aanschaffing, onderhoud en herstelling van meubilair en verdere inventarisgoederen; kosten van verstrekking van licht en water, aanschaffing van brandstoffen, benevens alle kosten, vallende op de onderwerpen in dit artikel bedoeld		14 850,00
Artikel 45. Kosten van verpleging van zieken in hospitalen, burgergestichten en bij particulieren; transport van zieken; aanschaffing van geneesmiddelen en verdere behoeften voor de hospitalen en de schepen, zoomede ziekenkost voor die hospitalen; kosten van reinigingsbaden; kosten van voorziening in de geneeskundige hulp en verstrekking van geneesmiddelen aan het daarop rechthebbend militair en burgerpersoneel, vervoerkosten voor ouders, voogden en echtgenooten van zeemiliciens, die in de hospitalen zijn opgenomen, alsmede reis- en verblijfkosten voor gepensionneerden der zeemacht voor herkeuring opgeroepen . . .		89 500,00

G. *Verschillende uitgaven.*

Artikel 46. Kosten van in en buiten dienst zijnde schepen en vaartuigen wegens quarantaine, loods- en sleepdiensten, kanaalrechten, sluis-, bruggen jaaggelden, ontvangen hulp, visch- en bergloon van ankers en kettingen en alle verdere kleine uitgaven betreffende de beweging en den huishoudelijken dienst der schepen en van hunne bemanning, kosten van manoeuvres		52 000,00
Artikel 47. Reis-, verblijf- en transportkosten van het personeel, begrepen in de IIIde afdeeling, voor zoover niet elders vermeld, zoomede kosten vallende op het transport van zeemiliciens. . .		34 000,00
Artikel 48. Druk- en bindwerk en aankoop van reglementen, ten dienste der actieve zeemacht .		7 400,00
Totaal . . .	f	4 321 208,79

IVde Afdeeling.

Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting. Hydrographie.

I. Loodswezen enz.

A. *Algemeene uitgaven.*

Artikel 49. Bezoldigingen en toelagen van den inspecteur-generaal en de inspecteurs van het loodswezen, enz., van de bouwkundigen bij dezen tak van dienst, zoomede toelagen van de Nederlandsche permanente commissarissen van toezicht op de betonning en verlichting der *Eems* . . . *f* 27 900,00

Artikel 50. Kosten van de transportvaartuigen:

a. bezoldiging en kostgelden van de bemanningen 30 440,00

b. herstelling, onderhoud en uitrusting van transportvaartuigen, en alle daarop en op de beweging dier vaartuigen vallende kosten. . . . 26 000,00

c. aanbouw van transportvaartuigen en alle daarop vallende kosten . . . . „

Artikel 51. Bureau- en lokaalbehoeften, druk- en bindwerk, benevens kleine uitgaven, daaronder begrepen kosten van zeeprotest en dergelijke. . 10 000,0

Artikel 52. Reis- en verblijfkosten van het personeel, vermeld in de IVde afdeeling, met uitzondering van dat der hydrographie; reis-, verblijf- en vacatiekosten van personen, niet uit hoofdstuk VI der Staatsbegrooting bezoldigd, voor diensten aan het loodswezen, enz. 6 000,

B. *Loodswezen.*

Artikel 53. Bezoldigingen en toelagen van de ambtenaren en geëmployeerden in de loodsdistricten 49 880

Artikel 54. Kosten voor het meten van den diepgang van schepen 11 000

Artikel 55. Aandeel in de loodsgelden en vaste bezoldigingen benevens kostgelden der bemanning van de loods-, inspectie- en peilingvaartuigen; tijdelijke onderstand aan zieken; premiën aan schippers; kosten tot oefening van varensgezellen voor de loodsmansbetrekking; buitengewone belooning aan schippers, loodsen enz., voor hulpbieding aan schepen in nood en het redden van schipbreukelingen; tegemoetkomingen voor ge-

leden verliezen bij zeerampen; vergoeding aan loodsen, door force-majeure naar zee medegenomen en op eigen kosten naar hunne standplaatsen terugkeerende; belooning aan particulieren voor hulpbieding aan in nood verkeerende vaartuigen van het loodswezen	*f* 1 188 445,00
Artikel 56. Aanschaffing van loodsmansteekens, knoopen en verdere uitmonsteringstukken voor het loodspersoneel	1 100,00
Artikel 57. Kosten der loods- en afhaalvaartuigen:	
a. aanbouw, aanschaffing en huur en alle daarop vallende kosten	227 500,00
b. herstelling, onderhoud en uitrusting, en alle daarop en op de beweging der loods- en afhaalvaartuigen vallende kosten, uitgezonderd sleeploonen; visch- en bergloon van loodsvaartuigen en van hunne inventaris- en andere goederen	157 500,00
Artikel 58. Kosten van huur van sleepbooten en andere vaartuigen voor diensten ten behoeve van het loodswezen	40 000,00
Artikel 59. Aanbouw, aankoop, inrichting en huur van alle voor den dienst van het loodswezen benoodigde gebouwen, terreinen en inrichtingen; grond- en verdere lasten, benevens alle kosten, vallende op de onderwerpen in dit artikel bedoeld.	14 500,00
Artikel 60. Onderhoud en herstelling van alle voor den dienst van het loodswezen benoodigde gebouwen, terreinen en inrichtingen en alle daarop vallende kosten	6 000,00

C. *Betonning, bebakening en zeemerken.*

Artikel 61. Kosten van het algemeen betonningsmagazijn te *Enkhuizen:*	
a. bezoldiging van den directeur en magazijnmeester, zoomede arbeidsloonen en toelagen van het verdere personeel	17 900,00
b. aanschaffing van materialen tot vervaardiging en herstelling van tonnen, enz.	19 000,00
c. onderhoud, herstelling, wijziging en aanschaffing van de gebouwen, terreinen, werktuigen enz., benevens alle daarop vallende kosten. . .	1 500,00

Artikel 62. Aanschaffing en herstelling van betonningsmaterieel bij particulieren en op 's Rijks werven en alle op dat materieel vallende kosten *f*

Artikel 63. Huur, onderhoud, herstelling en wijziging van de voor den dienst der betonning benoodigde magazijnen en bergplaatsen, en alle daarop vallende kosten niet elders met name genoemd

Artikel 64. Kosten der betonningsvaartuigen:

a. bezoldigingen van de bemanningen . . .

b. aanschaffing, herstelling, onderhoud en uitrusting en alle daarop en op de beweging der betonningsvaartuigen vallende kosten . . . .

Artikel 65. Kosten van instandhouding van de betonning en bebakening; onderhoud en herstelling van vaste zeemerken, zoomede subsidiën wegens onderhoud en herstelling van tot zeemerk dienende torens . . . .

D. *Verlichting.*

Artikel 66. Bezoldigingen, toelagen en premiën van opzichters, wachters en verder personeel bij de kust- en oeververlichting, der gasfabrieken en der gastransportvaartuigen ten dienste dier verlichtingen en van den kustwacht- en stormwaarschuwingsdienst; bezoldigingen en kostgelden der bemanning van de lichtschepen, zoomede tegemoetkomingen bij geleden verliezen door zeerampen of buitengewone weersomstandigheden .

Artikel 67. Kosten van het materieel der kust- en oeververlichting, der gasfabrieken en gastransportvaartuigen der verlichting, waaronder begrepen die voor den kustwachtdienst, voor de verlichting tot aanwijzing van wrakken, voor voeding van de bemanningen der lichtschepen en die op de beweging der lichtschepen, zoomede bijdrage aan *Pruissen* in de onderhoudskosten van de verlichting, betonning enz. op de *Eems*, en alle kosten vallende op de onderwerpen in dit artikel bedoeld. . . . .

II. Hydrographie.

A. *Algemeene dienst.*

Artikel 68. Bezoldigingen van eervol afgevoerde officieren en van ambtenaren, zoomede zeetraktementen en toelagen van de verdere officieren bij het hydrographisch bureel; belooning en kostgelden wegens diensten bij de opnemingen op de *Wester-Schelde*. . . . .

Artikel 69. Kosten voor het vervaardigen en uitgeven van hydrographische kaarten, berichten, mededeelingen en beschrijvingen en alle daarop betrekking hebbende uitgaven; aankoop van boekwerken, schrijf- en teekenbehoeften, briefporten en telegrammen	*f* 4 700,00
Artikel 70. Reis- en verblijfkosten voor het personeel der hydrographie	2 000,00
B. *Opnemingsvaartuigen.*	
Artikel 71. Kosten der opnemingsvaartuigen:	
a. bezoldigingen, zeetraktementen, dag- en kostgelden en toelagen van de bemanningen . .	28 500,00
b. aanbouw, herstelling, onderhoud en uitrusting en alle daarop en op de beweging der opnemingsvaartuigen vallende kosten; kosten van kleeding en voeding	26 950,00
Totaal . .	*f* 2 392 641,00

VDE AFDEELING.

Pensioenen, onderstanden, wachtgelden enz.

Artikel 72. Pensioenen en onderstanden, daaronder begrepen uitkeeringen aan veroordeelde gepensionneerden bij ontslag uit de gevangenis of 's Rijks werkinrichting	*f* 2 002 950,00
Artikel 73. Tijdelijke pensioenen en onderstanden	30 000,00
Artikel 74. Wachtgelden van gewezen burgerlijke ambtenaren	2 130,00
Artikel 75. Aandeel van het Departement van Marine in de kosten van den Militairen Pensioenraad	1 300,00
Artikel 76. Toelagen, ingevolge art. 3 der wet van 9 Mei 1890 (*Staatsblad* nº. 80)	8 547,00
Artikel 77. Gratificatiën aan personeel van de zeemacht, beneden den rang van officier, dat wegens lichaams- of zielsgebreken zonder aanspraak op pensioen uit den zeedienst wordt ontslagen	3 000,00
Artikel 78. Kosteu van medailles, eeresabels en andere onderscheidingsteekenen en van gratificatiën aan de toekenning der medailles verbonden	8 000,00
Artikel 79. Gratificatiën	4 600,00
Totaal . .	*f* 2 060 527,00

VIde Afdeeling.

Onvoorziene uitgaven.

Artikel 80.	Onvoorziene uitgaven. . . . . *f*	60 000,00
	Totaal . . *f*	15 959 262,04⁵

en alzoo tot een bedrag van *vijftien millioen negenhonderd negen en vijftig duizend tweehonderd twee en zestig gulden vier en een halven cent.*

Artikel 2.

Wanneer het bedrag, uitgetrokken bij een der *artikelen* 3, 4, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, *a*, 34, *b*, 35, *a*, 35, *b*, 36, *a*, 36, *b*, 37, *a*, 37, *b*, 38, *a*, 38, *b*, 39, 40, 41, 42, *a*, 42, *b*, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50, *a*, 50, *b*, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, *a*, 57, *b*, 58, 59, 60, 61, *a*, 61, *b*, 61, *c*, 62, 63, 64, *a*, 64, *b*, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, *a*, 71, *b*, 72, 73, 74, 77 en 78 van het bij deze wet vastgestelde hoofdstuk, ontoereikend wordt bevonden, kan het, met inachtneming van het voorschrift van het tweede lid van art. 24 der wet van den 5den October 1841 (*Staatsblad* nº. 40), door overschrijving uit artikel 80 van dat hoofdstuk worden aangevuld.

Artikel 3.

Op artikel 80 van het bij deze wet vastgestelde hoofdstuk worden aangewezen de tot het dienstjaar 1900 behoorende uitgaven, het voormeld Departement betreffende, die hare omschrijving niet vinden in een der andere artikelen van dat hoofdstuk en moeten dienen ter voorziening in behoeften, die in den loop van dat dienstjaar onverwacht opkomen.

Die uitgaven worden voor elke soort afzonderlijk in de rekening gebracht en omschreven.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Door den ondergeteekende werd bij de behandeling van het VIde Hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 189[illegible] medegedeeld, dat — wanneer gelden zouden worden aangevraag[illegible] voor materieel, meer speciaal bestemd voor de Nederlandsch[illegible] defensie — hij zijne denkbeelden zoude blootleggen omtrent d[illegible] organisatie van het geheele marine-materieel.

In verband met de voorstellen tot nieuwen aanbouw, die bij deze begrooting worden gedaan, wordt thans aan die toezegging gevolg gegeven.

Ondergeteekende heeft daarbij ernstig overwogen of de door hem gedachte organisatie bij de wet of bij algemeenen maatregel van bestuur behoort te worden vastgesteld, maar hij heeft gemeend, na de herhaaldelijk gebleken moeielijkheden en bezwaren om een dergelijke vaststelling tot stand te brengen, van verdere pogingen daartoe te moeten afzien en zich te mogen bepalen tot de uiteenzetting zijner denkbeelden omtrent de samenstelling en inrichting der zeemacht, in het vertrouwen, dat de Staten-Generaal daarin genoegzamen grond zullen vinden om den verderen opbouw van de vloot geregeld te doen voortzetten.

De taak, die de zeemacht geroepen is te vervullen, is reeds herhaaldelijk door de opvolgende Ministers aangegeven; ondergeteekende acht het overbodig, daaromtrent nogmaals in bijzonderheden te treden; hij wil daarom alleen verklaren, dat hij ten volle instemt met hetgeen is gezegd in de Memorie van Toelichting van de begrooting voor 1897 door den toenmaligen Minister Jhr. van der Wijck. Bij het aangeven van hetgeen hij als minimum noodig acht om die taak uit te voeren, zal hij dezelfde splitsing als in die Memorie van Toelichting volgen en achtereenvolgens behandelen het benoodigde:

I. in Oost-Indië,

II. voor den algemeenen dienst,

III. voor de verdediging van Nederland;

terwijl ten slotte nog besproken zal worden hetgeen voor de bijkomende diensten en voor de West-Indische kolonie aan materieel noodig wordt geoordeeld.

I. *Materieel voor Oost-Indië.*

Bij het Koninklijk besluit van 4 Juli 1897 (*Staatsblad* n°. 163) is bepaald, dat het auxiliair eskader in Oost-Indië zal bestaan uit 6 krachtige schepen, geschikt om de souvereiniteit van Nederland te handhaven; meende de Minister Jhr. van der Wijck, dat voor die taak alleen pantserdekschepen type „Holland" moesten aangewezen worden, ondergeteekende is van oordeel, dat naast dat type nog minstens twee zwaarder gepantserde en gewapende schepen moeten staan. Blijkens de aanneming der begrootingen van 1898 en 1899, waarop gelden werden aangevraagd voor het in aanbouw brengen van twee pantserschepen, van het type „Koningin Regentes", vond dat denkbeeld ingang bij de Staten-Generaal, zoodat nu voor het auxiliair eskader moet gerekend worden noodig te zijn:

4 pantserdekschepen,

2 pantserschepen.

heid van de aanvrage tot beschikbaarstelling van gelden voor het pantserschip „Koningin Regentes". (Gedrukte stukken, Zitting 1897—1898—187 n°. 3.) Die meening is sedert niet veranderd en hij meent daarom naar die stukken te mogen verwijzen.

In verband met het hierboven opgemerkte en uitgaande van de opgenoemde beginselen, is door ondergeteekende in overleg met den Minister van Oorlog het geheele plan van maritieme defensie en van het daarvoor benoodigde materieel, nogmaals aan een nauwkeurig onderzoek onderworpen en is nagegaan, wat als minimum noodig is aan materieel voor de verdediging van de Nederlandsche zeegaten en voor het optreden bij gunstige gelegenheid op de kust, en daarbij is hij gekomen tot de volgende conclusie:

a. Stelling van den Helder.

Hoofdtaak van de zeemacht is, om bij het dreigen van een oorlog door het zooveel mogelijk openhouden van de zeegaten van het Vlie en Texel, eene mogelijke blokkade te vertragen, door het bewaken van de toegangen van de Stelling de landmacht tijd te geven om te mobiliseeren, de kustforten en de batterijen geheel in staat van verdediging te brengen en de torpedoversperringen te leggen. Daarna, als de oorlog uitgebroken is en de zeegaten geblokkeerd zijn, bij te dragen tot de verdediging der versperring en de opruiming daarvan te beletten en ten slotte de forten te steunen in hunne pogingen om den vijand te beletten de stelling te forceeren.

De groote gepantserde schepen kunnen dan met de torpedobooten, in verbinding met die, gestationneerd in andere zeegaten, tevens dienen om bij gunstige gelegenheid op de kusten den vijand te bestoken en afbreuk te doen.

Hiertoe worden noodig geoordeeld:

5 groote pantserschepen,
4 kanonneerbooten,
6 groot model torpedobooten.

Aangezien de hierboven vermelde voor den Indischen en algemeenen dienst bestemde 2 reserveschepen volkomen geschikt worden geacht om de diensten te doen in de zeegaten van de Stelling Helder en altijd aanwezig zullen zijn. kunnen die daarvoor bestemd worden in oorlogstijd, en behoeft dus voor die Stelling maar gerekend te worden op 3 pantserschepen.

b. Havens van IJmuiden en van den Nieuwen Waterweg.

De verdediging van de toegangen tot die havens kan het best door het geschut van den wal en door versperringen geschieden.

Voor de passieve verdediging van die havens te rekenen op de hulp van schepen is te ontraden, omdat de schepen in de havenkom niet kunnen manoeuvreeren en dus zouden gelijk te stellen zijn met dure, zwak bewapende en als zoodanig slecht ontworpen drijvende forten.

Voor uitvallen met pantserschepen eigenen deze havens zich niet, omdat die schepen, buiten komende, dadelijk in volle zee zijn en de vijand slechts den nauwen ingang heeft te bewaken en te observeeren om dadelijk ingelicht te zijn van elke poging die onze schepen mochten doen om hem te overvallen, terwijl hij den terugtocht naar de haven gemakkelijk kan afsnijden.

De torpedo-versperring kan veel beter door aan den wal opgesteld veldgeschut verdedigd worden dan door daarvoor aan te bouwen schepen, terwijl zoo noodig daarvoor nog gewapende particuliere stoombootjes gebezigd kunnen worden.

Aan de zuidzijde van den Nieuwen Waterweg, waar geen gelegenheid is om geschut aan den wal op te stellen tot verdediging van de torpedo-versperring, zal nog eene kanonneerboot geposteerd moeten worden.

Als uitvalshaven voor torpedobooten hebben die havens echter waarde en daarom is voor IJmuiden en den Nieuwen Waterweg gerekend op 6 groote torpedobooten, 3 voor elke haven; de aanwezigheid dier torpedobooten dwingt den vijand tot aanhoudende en afmattende waakzaamheid.

c. Zeegaten van Goeree, het Hollandsch Diep en het Volkerak.

De taak, hier door de Marine te verrichten, bestaat, evenals in de Stelling Helder, in het begin ook voor een groot deel in het bewaken van de zeegaten ten einde de mobilisatie, het in staat van verdediging brengen der kustforten en het versperren der vaarwaters mogelijk te maken; daarna zal de Marine het vuur der landbatterijen moeten aanvullen en steunen.

Het groote verschil met de Texelsche zeegaten is echter gelegen in de omstandigheid dat men in de Goeree aan een veel kleineren diepgang gebonden is, waarom het doen van een uitval, behalve voor de torpedobooten, is uitgesloten, doch omgekeerd andere mogendheden slechts over een beperkt aantal schepen kunnen beschikken, die naar binnen kunnen dringen.

Mocht eventueel het Hellegat verbeterd worden, zoodat diepgaande schepen langs het Brouwershavensche zeegat op het Hollandsch Diep kunnen komen, dan zal toch ook weer hier de verdediging met meer succes met geschut aan den wal opgesteld, kunnen geschieden.

Voor deze vaarwaters worden noodig geacht:

3 kleine pantserschepen,
6 kanonneerbooten,
6 groot model torpedobooten,
6 klein model torpedobooten.

A. De Zuiderzee en hare toegangen (de Vliegaten daaronder begrepen) in den tegenwoordigen toestand.

Het doel van de verdediging moet hier in de eerste plaats zijn om het binnendringen van den vijand in de Vliegaten te bemoeielijken, waartoe eenige schepen met zwaar geschut en

torpedobooten noodig zijn; daarna zal den vijand het binnendringen naar de kom van de Zuiderzee moeten worden belet, teneinde de mobilisatie mogelijk te maken en troepenovervoer van den vijand af te snijden.

Is de vijand eenmaal de Vliegaten binnengedrongen, dan is een geruime tijd noodig, alvorens hij de vaarwaters naar de Zuiderzee opnieuw betond heeft en om dat te bemoeielijken zijn betrekkelijk kleine schepen voldoende.

Hier doet zich de vraag voor: moeten de met zwaar geschut bewapende schepen ook gebruikt worden op de Zuiderzee of zijn zij alleen bestemd om te strijden in de Vliegaten?

Hierop kan het antwoord niet anders luiden, dan dat, zoolang de Zuiderzee niet afgesloten is van de Noordzee, die schepen ook zullen moeten dienen tot verdediging van de Noordhollandsche kust en van de Stelling Amsterdam en den overvoer van troepen van den vijand zullen moeten beletten. Daarvoor zullen zij niet dieper mogen gaan dan 29 dM., welke diepgang, in verband met de aan deze schepen toe te stane waterverplaatsing, wel een pantserdek, doch niet het aanbrengen van gordelpantser toelaat.

Zoolang de Zuiderzee nog niet droog gemaakt is, worden voor de verdediging daarvan en van de vaarwaters, daarheen leidende, noodig geacht:

3 ongepantserde monitors,
5 kanonneerbooten,
3 groot model torpedobooten,
6 klein model torpedobooten.

Wanneer echter eenmaal de afsluitdijk van de Friesche naar de Noord-Hollandsche kust gelegd zal zijn, volgens de plannen der Staatscommissie, verandert de toestand geheel, dan behoeft de zeemacht niet meer tot de verdediging van de kusten der Zuiderzee bij te dragen en zijn daar alleen twee kanonneerbooten noodig om tegen den troepenovervoer te waken.

Het hoofddoel zal dan moeten zijn een eventueelen vijand te beletten de Vliegaten binnen te dringen en de schepen hiervoor te bestemmen, niet meer aan een diepgang van 29 dM. gebonden, kunnen van hetzelfde type zijn als die voor de Gaten van Goeree.

Die schepen kunnen dan als nevendoel hebben om de aan te leggen forten te steunen in hun pogingen om den vijand te beletten zich van de sluizen meester te maken, die den waterafvoer van de polders regelen en in het beletten van het vervoer langs den afsluitdijk van vijandelijke troepen.

Alsdan kunnen de 3 ongepantserde monitors en 1 kanonneerboot vervangen worden door 2 kleine pantserschepen voor de binnenlandsche defensie.

e. Nieuwe Merwede en Waal.

Ten einde de landmacht te ondersteunen en het eventueel door den vijand slaan van bruggen over de rivieren te bemoeielijken, worden 2 kanonneerbooten noodig geacht.

Aangezien het wenschelijk is om het aantal kleine oorlogsvaartuigen, die veel aan onderhoud kosten en veel personeel vereischen niet te hoog op te voeren is de mogelijkheid overwogen om het gezamenlijke aantal van 18 kanonneerbooten — die als noodig voor de verschillende Stellingen worden beschouwd — te verminderen. Daar de binnenlandsche waterwegen de gelegenheid bieden, om die booten van de eene naar de andere Stelling te brengen, en het hoogst onwaarschijnlijk is, dat een vijandelijke aanval zich op alle Stellingen tegelijk zal richten, kan met 14 kanonneerbooten in het geheel voor de verdediging worden volstaan.

Hoewel de torpedobooten in hetzelfde geval verkeeren en langs de binnenwateren van het eene zeegat naar het andere kunnen stoomen, komt het ondergeteekende niet wenschelijk voor om het aantal van 21 groot-model torpedobooten te verminderen, omdat de kracht van deze vaartuigen gelegen is in aanvallen van een groot aantal van alle zijden en het dus noodzakelijk is, het geheel in de verschillende Stellingen gereed te houden.

Ten slotte moet nog bepaald worden welk materieel gevorderd wordt voor de bijkomende diensten en in de eerste plaats het materieel, benoodigd voor de West-Indiën. Bij de toelichting tot de begrooting van 1897 gaf de Minister JHR. VAN DER WIJCK als zijn voornemen te kennen om de vaste stations in de West-Indiën op te heffen. Aan dat voornemen lag de zeer juiste meening ten grondslag, dat de diensten, door de schepen aldaar bewezen, in de laatste jaren luttel waren geweest en beter en niet meer succes zouden kunnen zijn verricht door een uit Nederland gezonden kruiser; daaraan ware nog toe te voegen, dat van *verdediging* van de West-Indische bezittingen door één stationsschip te Curaçao en één te Suriname geen sprake kan wezen, hoogstens van handhaving van de neutraliteit.

Intusschen is de Regeering van oordeel, dat het noodig is in de West-Indiën een vaartuig disponibel te hebben met het oog op ons prestige tegenover de naburige staten, vooral van Zuid-Amerika, terwijl dit schip dan tevens kan dienen voor de communicatie tusschen de verschillende eilanden van de kolonie Curaçao, indien dit voor spoedzendingen noodig is.

Wel is waar zoude het laatste doel ook bereikt kunnen worden door koloniale stoombooten, maar daar het oorlogsschip toch altijd meer prestige heeft dan de civiele stoomer, werd aan het eerste de voorkeur gegeven, waardoor tevens een zuiniger beheer wordt verzekerd.

Het was voornamelijk voor de kolonie Curaçao, dat het stationsschip gewenscht voorkwam; voor Suriname werd het minder noodig geoordeeld; daarom zal het hoofdstation ook zijn Curaçao, zullende het schip gedurende 3 maanden van het jaar te Paramaribo vertoeven.

Het hiervoor aan te wijzen vaartuig zal voorloopig zijn een der bestaande schoeners, zullende bij ontvallen van dezen bodem

moeten worden beslist, welk type schip men daarvoor zal bestemmen, hetzij een flottieljevaartuig zooals van de Indische militaire marine, hetzij een kruiser 3e klasse of eenig ander vaartuig. Voor het oogenblik en nog gedurende vele jaren zullen de bestaande schoeners in den dienst kunnen voorzien.

Het overige materieel voor de bijkomende diensten zal bestaan uit 3 schoeners voor toezicht op de visscherij in de Noordzee en zal moeten worden aangebouwd zoodra de daarvoor nu gebruikt wordende schoeners „Zeehond" en „Dolfijn" vernieuwing behoeven.

Het vorenstaande resumeerende, blijkt dat ondergeteekende voor de verschillende diensten, aan de zeemacht op te dragen, als minimum noodig acht:

8 pantserschepen,
7 pantserdekschepen,
3 kleine pantserschepen voor binnenlandschen dienst,
3 ongepantserde monitors,
21 groot model torpedobooten,
12 klein model torpedobooten,
14 kanonneerbooten,
5 schoeners, waarvan 3 voor het politietoezicht op de visscherij.

Bij eventueele uitvoering van de denkbeelden der Staatscommissie met betrekking tot de droogmaking der Zuiderzee, vervallen de 3 monitors en worden de getallen der pantserschepen voor binnenlandschen dienst en der kanonneerbooten respectievelijk 5 en 13.

De pantserdekschepen zijn aanwezig, het type daarvan behoeft alzoo niet te worden vastgesteld.

Omtrent de denkbeelden van ondergeteekende met betrekking tot het zijns inziens meest geschikte type van pantserschip voor den Indischen en den algemeenen dienst wordt nogmaals beleefdelijk verwezen naar de schriftelijke en mondelinge gedachtenwisseling over de Marine-begrootingen voor 1898 en 1899.

Uit den aard der zaak moet bij voortgezetten aanbouw rekening worden gehouden met de lessen van wetenschap en ervaring en moeten de plannen dienovereenkomstig gewijzigd worden.

Het type van de kleine pantserschepen voor binnenlandschen dienst stelt ondergeteekende zich voor in hoofdzaak gelijk aan het type van den monitor van het organisatieplan van den Minister Jhr. van der Wijck, echter met eenige min of meer belangrijke wijzigingen.

Daar die schepen steeds op korten afstand tegen gepantserde vijandelijke schepen zullen moeten optreden komt het voor, een onafwijsbare eisch te zijn dat zij, behalve van een pantserdek, ook van een pantsergordel voorzien zijn om ze op de waterlijn te beschermen tegen het vuur van de middelbare kanonnen van den vijand.

De pantsergordel zal eene dikte moeten hebben van 15 cM. gehard nikkelstaal, naar de einden verminderende tot 10 cM., en zal breed zijn 1.80 M., waarvan 1 M. onder de waterlijn.

Behalve door den bovengenoemden pantsergordel, zal het schip beschermd worden door een pantserdek van 5 cM., terwijl voor den commandant een pantsertoren van 20 cM. gehard nikkelstaal aanwezig zal zijn.

Door deze wijzigingen zal het defensief vermogen der schepen aanmerkelijk vergroot worden, wat met het oog op de in de Goereesche zeegaten, c. q. ook in de Vliegaten, te verwachten vijandelijke schepen dringend noodzakelijk voorkomt. Wel zal daardoor de dieptreding aanmerkelijk grooter worden, doch deze zal 41 dM. niet overschrijden, wat met het oog op den waterstand in deze vaarwaters geen bezwaar heeft.

De hoofdafmetingen van den romp zullen bedragen:

lengte over alles	61.— M.
grootste breedte	13.25 „
diepgang	4.10 „

met eene waterverplaatsing van 2130 ton.

De vaart zal 10 mijl bedragen, waarvoor een vermogen van 850 P.K. wordt gevorderd.

De kanons van 21 cM. zullen worden opgesteld in barbettetorens van 20 cM. gehard nikkelstaal; zij bekomen centralen munitieaanvoer.

Het voorste kanon van 21 cM. zal een hooger opstellingsvlak verkrijgen, waardoor de zeewaardigheid van het schip zal verhoogd worden en tevens het volkslogies belangrijk zal verbeteren.

Het offensief vermogen zal verhoogd worden door in plaats van de 4 kanonnen van 3.7 cM., wier nuttige uitwerking zelfs tegen torpedobooten zeer gering is, 2 kanonnen van 7.5 cM. op te stellen.

De schilden der kanons van 7.5 cM. zullen zwaarder zijn en geheel gelijk wezen aan die van het type „Koningin Regentes."

De geheele bewapening zal dus bestaan uit:
2 kanons van 21 cM. snelv. L/40 en
6 kanons van 7.5 cM. snelv. L/40.

De overige monitors en de kanonneerbooten kunnen geheel gelijk zijn aan die, ontworpen voor het organisatieplan VAN DER WIJCK, met dien verstande, dat op de monitors de schilden van het geschut zwaarder zullen zijn en de kanonnen van 3.7 cM. vervangen zullen worden door kanonnen van 7.5 cM.

Bij het nagaan van welk type onze groot model, d. i. zeewaardige torpedobooten zullen moeten zijn, werd overwogen of nog steeds het type „Forban" van de Fransche marine als model zou moeten dienen (zie pag. 6 van de Memorie van Toelichting begrooting 1897, Gedrukte stukken, Zitting 1896-1897—2, n°. 2).

Het komt ondergeteekende voor, dat zulks niet het geval is; onze booten, die niet bestemd zijn, om ver in zee te ageeren, kunnen naar zijne meening met minder dan 30 mijls vaart volstaan en het type „Boa" door YARROW voor de Oostenrijksche marine gebouwd, komt zeer voldoende voor.

Dit type heeft een waterverplaatsing van 140 ton, een maximumvaart van $24^1/_2$ mijl met 44 ton belasting en van $26^3/_4$ mijl

met 20 ton belasting en is bewapend met 3 torpedokanonnen en 2 stukken van 4.7 cM. De prijs is geheel uitgerust voor zee ƒ 280.000, terwijl het type „Forban" op ƒ 460 000 zou komen te staan. De klein model torpedobooten komen geheel overeen met die van het type C van het plan VAN DER WIJCK.

De schoeners kunnen zijn van het type van de flottielje-vaartuigen van de Indische militaire marine.

De vloot zal alsdan in millioenen guldens eene waarde vertegenwoordigen als hieronder is aangegeven:

	Millioen.
8 panterschepen,	
a. 3 Kortenaers	ƒ 8.3
b. 5 Koningin Regentes	„ 21.5
3 pantserschepen binnenlandsche defensie.	„ 6.16
7 pantserdekschepen	„ 21.—
3 monitors (Zuiderzee)	„ 3.84
21 torpedobooten groot model	„ 5.88
12 torpedobooten klein model.	„ 0.72
14 kanonneerbooten	„ 4.9
5 schoeners	„ 2.375
Totaal	ƒ 74.675

Hiervan zijn aanwezig of in aanbouw:

5 pantserschepen,	
a. 3 Kortenaers	ƒ 8.3
b. 2 Koningin Regentes	„ 8.6
1 pantserschip binnenlandsche defensie („Reinier Claeszen")	„ 1.96
7 pantserdekschepen	„ 21.—
2 schoeners	„ 0.95
Totaal	ƒ 40.81

millioen gulden.

Er zal dus nog moeten worden aangebouwd voor 74.675 — 40.81 = 33.865 millioen gulden en daarbij tellende de gelden, die nog noodig zijn voor den afbonw van de „Koningin Regentes" en het pantserschip 1899, tezamen 7.217 millioen gulden, wordt het geheele voor de reconstructie der vloot nog benoodigde bedrag 41.082 millioen gulden.

Aannemende dat per jaar 4.2 millioen gulden voor nieuwen aanbouw wordt uitgegeven, dan zal, met hetgeen reeds voorhanden is, in 1909 de vloot op de vereischte sterkte zijn gebracht.

Bij deze berekening is niet opgenomen de bouw van een koninklijk jacht, wat eene uitgave van 1.5 millioen gulden zoude vorderen; wanneer de oorlogsvloot op de vereischte sterkte is gebracht, zou het oogenblik daar zijn om tot aanschaffing van een dergelijk vaartuig over te gaan.

De leeftijd van de schepen op 20 en die van de torpedobooten op 15 jaar stellende, dan komen van dit materieel de „Reinier

Claeszen" en een der schoeners voor de visscherij-politie in 1911 het eerst voor vervanging in aanmerking, gevolgd door de „Koningin Wilhelmina", den tweeden schoener en de 3 schepen van het type-„Kortenaer".

Jaarlijks zal dan een som van ongeveer 4 millioen gulden voor het instandhouden van de vloot noodig zijn.

Op deze begrooting worden alsnu gelden aangevraagd om den bouw te beginnen van 3 torpedobooten, type-„Boa", 1 pantserschip voor binnenlandsche defensie en een kanonneerboot; de torpedobooten zullen buitenslands worden aangebouwd, het pantserschip op de Rijkswerf te Amsterdam en de kanonneerboot aan de particuliere industrie worden toevertrouwd.

In onderstaand schema van aanbouw, waarin de getallen duizendtallen van guldens voorstellen en hetgeen op 's Rijks werf te Amsterdam zou kunnen worden gebouwd met vette cijfers vermeld is, wordt aangegeven, hoe die som in 10 jaren zou kunnen worden besteed:

Plan van aanbouw voor de vloot 1900—1909. Prijzen in 1000 guldens.

DIENSTJAREN.		1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	Tot
Pantserschip AD . .	1	2169.2	847.7									30
» » . .	2	1043.7	1612.3	1544								4
» » . .	3		150	1500	1550	1100						4
» » . .	4				153.1	1750	1700	696.9				4
» » . .	5						210	1223.1	1800	1066.9		4
Pantserschip BD . .	1	187.1	1200	712.9								21
» » . .	2						600	1500				2
Monitor.	1						500	780				1
»	2								270	1010		1
»	3									53.1	1226.9	1
Kanonneerboot . . .	1	50	300									
» . . .	2—4			443.1	606.9							1
» . . .	5—7				1050							1
» . . .	8—10					1050						1
» . . .	11						350					
» . . .	12—14								1050			1
Groote Torpedobn. .	1—3	750	90									
» » . .	4—6				840							
» » . .	7—9						840					
» » . .	10—12								840			
» » . .	13—18									1680		1
» » . .	19									210	70	
» » . .	20—21										560	
Kleine Torpedobn. .	1—5					300						
» » . .	6—9								240			
» » . .	10—12									18[illegible]		
Totaal . . .		4200	4200	4200	4200	4200	4200	4200	4200	4200	1856.9	3

Een met het voren aangegeven materieel verband houdend ontwerp van de organisatie van het personeel leidt tot de volgende formatie van het personeel der zeemacht:

RANGEN EN QUALITEITEN.	Benoodigd in oorlogstijd in 1900.	Benoodigd in vredestijd in 1900.	Formatie volgens programma Minister Jhr. Röell.		Sterkte op 1 Januari 1899.
			oorlogstijd.	vredestijd.	
Vlagofficieren	5	6	5	6	4
Kapiteins ter zee.	23	27	22	28	25
Kapitein-luitenants ter zee	44	34	38	35	35
Luitenants ter zee der 1e klasse . .	144	121	114	115	120
„ „ „ „ 2e „ . .	269	198	219	184	232
Adelborsten der 1e klasse . , . .	De beschikbaren				73
Luitenants ter zee der 2e klasse M.R.	5		27		9
Adelborsten der 1e klasse M.R. . .					25
Inspecteur geneeskundigen dienst. .	1	1	1	1	1
Dirigeerende officieren v.gezondh. 1e kl.	2	2	2	2	2
„ „ „ „ 2e „	3	3	3	3	3
Officieren v. gezondheid der 1e klasse.	31	32	28	31	45
„ „ „ „ 2e „	48	38	38	40	22
Hoofdinspecteur van administratie .	1	1	1	1	1
Inspecteurs van administratie . . .	3	3	3	3	2
Officieren v. administratie der 1e kl.	24	26	24	26	24
„ „ „ „ 2e „	43	35	30	33	48
Adjunct-administrateurs	De beschikbaren				9
Kolonel der mariniers.	1	1	1	1	1
Luitenant-kolonel der mariniers . .	3	3	3	3	4
Kapiteins „ „ . .	12	12	12	12	12
Luitenants „ „ . .	30	30	31	30	19
Luit.-kolonel, intendant der mariniers	1	1	1	1	1
Kapt.-kwartiermeesters „ „	2	2	2	2	2
Luit.-kwartiermeesters „ „	3	3	3	3	3
Officieren-machinist der 1e klasse. . } „ „ „ 2e „ . .	27	27	26	27	32
Apothekers der 1e klasse.	1	1	1	1	2
„ „ 2e „	3	3	3	3	2
Totaal . . .	729	610	638	591	676 A)

In kolom 3 en 4 is vermeld de formatie benoodigd volgens het programma Minister Jhr. Röell, waarbij rekening is gehouden met de opheffing van het wachtschip te Tandjong-Priok.

In kolom 2 en 4 zijn mede opgenomen de in sedentaire betrekkingen geplaatste officieren.

A) Zonder de adelborsten der 1e klasse en de adjunct-administrateurs.

RANGEN EN QUALITEITEN.	Benoodigd in oorlogstijd in 1900.	Benoodigd in vredestijd in 1900.	Formatie volgens programma Minister Jhr. Röell.		Sterkte op 1 Januari 1899.
			oorlogstijd.	vredestijd.	
Schipperspersoneel	393	328	364	319	369
Artilleriepersoneel	188	169	179	172	181
Torpedomakerspersoneel	117	133	165	136	109
Torpedistenpersoneel	208	139	73	69	143
Zeemilicien-torpedisten	108	—	107	—	139
Torpedisten M.R.	—	—	—	—	29
Timmerliedenpersoneel	66	54	49	49	73
Bottelierspersoneel	80	74	82	78	77
Ziekenverplegerspersoneel	82	68	65	70	102[illegible]
Zeemiliciens-ziekenverpleger	3	—	17	—	2[illegible]
Schrijverspersoneel	126	107	107	102	11[illegible]
Hofmeesterspersoneel	124	114	100	109	8[illegible]
Zeemiliciens-hofmeester	3	—	22	—	2[illegible]
Kokspersoneel	158	157	137	138	16[illegible]
Zeemiliciens-kok	41	—	68	—	5[illegible]
Kleermakers	21	25	24	26	2[illegible]
Schoenmakers	52	47	41	42	[illegible]
Scheerders	41	35	22	25	[illegible]
Matrozen A)	2573	2383	2589	2324	24[illegible]
Zeemiliciens-matroos	1253	—	1042	—	21[illegible]
Matrozen M.R.	—	—	—	—	2[illegible]
Machinisten en sergeant-stokers	500	359	473	340	2[illegible]80
Machinisten M.R.	—	—	—	—	36
Overig stokerspersoneel	902	817	1204	995	7[illegible]785
Zeemiliciens-stoker	—	—	256	—	4[illegible]442
Stokers M.R.	—	—	—	—	27
Muzikanten	44	44	44	44	41
Onderofficieren en manschappen van het korps mariniers	1976	1401	2143	1423	2[illegible]06
Totaal	9069	6154	9373	6461	1[illegible]289

In verband met de voorgenomen vervanging van de ongegradueerde torpedisten door matrozen-torpedist zijn in kolom 3 en 4 onder het torpedisten-personeel alleen de gegradueerde torpedisten vermeld.

De matrozen-torpedist, bestemd voor de schepen en voor den torpedodienst zijn begrepen in de in kolom 3 en 4 vermelde 2599 en 2212 man.

Van de matrozen der marine-reserve zijn in de eerste plaats 180 man benoodigd ter vervanging van de mariniers, die in oorlogstijd aanvankelijk op de pantserschepen en monitors geplaatst worden in de plaats van matrozen (vrijwilligers).

A) Zonder de jongens (op 1 Januari 1899 waren aanwezig 747 jongens). In oorlogstijd zijn benoodigd 315 jongens voor vletroeiers.

De verhouding van het totale aantal tot de marine-reserve en de militie behoorende personeel tot het aantal, waarover op een gegeven oogenblik bij mobilisatie voor oorlog in Nederland beschikt kan worden, is gerekend te zijn:

voor officieren	3 : 1
voor matrozen, machinisten en stokers	1.5 : 1
voor torpedisten	1 : 1
voor de zeemilitie	1 : 0.85

Deze formatie voldoet aan de volgende eischen:

1°. Dat het voor den dienst in Oost-Indië aangewezen personeel na driejarig verblijf aldaar in Nederland teruggekeerd, eerst na 4 jaren weder voor uitzending naar Oost-Indië in aanmerking behoeft te komen.

2°. Dat buitengaats kunnen zijn, behalve de twee voor aflossing bestemde schepen van het auxiliair eskader, twee schepen voor buitenlandschen dienst en één opleidingsschip (Nautilus) voor oefening en voor bevordering van de belangen van den Staat, zijne koloniën en van Nederlanders in het buitenland.

3°. Dat voorts voorzien wordt in de behoefte aan personeel voor de politiekruisers op de Noordzee, de wacht- en kostschepen, de instructieschepen, de verschillende opleidingen, den torpedodienst, de hydrographie, de rijkswerven en de andere diensten.

4°. Dat bovendien voor oefening, zoowel van het vaste personeel als van de zeemilitie en de marine-reserve in dienst zullen kunnen zijn 2 pantserschepen, 2 monitors, 4 kanonneerbooten en 10 torpedobooten.

5°. Dat gedurende den tijd, dat de zeemilitie niet in oefening is, desvereischt nog 2 pantserschepen aan de 5 voor diensten buitengaats bestemde schepen toegevoegd kunnen worden.

Bij de berekening van het voor oorlogstijd benoodigde personeel is aangenomen, dat bij het uitbreken van den oorlog buitengaats zullen zijn 2 pantserdekschepen, 1 pantserschip en Hr. Ms. „Nautilus".

Uit de hiervoorgaande staten blijkt, dat de totale sterkte op 1 Januari 1899 belangrijk meer bedraagt dan noodig zou zijn voor de formatie volgens het programma van den ondergeteekende; naarmate uitvoering wordt gegeven aan dat programma, zal dus in de sterkte van het personeel wijziging moeten worden gebracht, opdat bij gereedheid van het materieel volgens het programma, niet meer personeel aanwezig zij, dan ter bemanning van de vloot en ter voorziening in de verdere diensten noodig is.

Inrichting der begrooting. Evenals voor het dienstjaar 1899 is ook voor het dienstjaar 1900 de wijziging van de IIde afdeeling achterwege moeten blijven, ditmaal omdat nog geene gelden werden beschikbaar gesteld om in overeenstemming met het

algemeen advies der Staatscommissie, benoemd bij Koninklijk besluit van 18 Februari 1895 n⁰. 18, uitvoering te geven aan de daarbij voorgestelde invoering eener gewijzigde boekhouding bij de werven en de instelling bij het Departement van Marine van een bureau van contrôle op die boekhouding, maatregelen, welke aan bedoelde wijziging behooren vooraf te gaan.

Ondergeteekende herinnert er aan, dat tijdens de behandeling van Hoofdstuk VI der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1899 in de Tweede Kamer der Staten-Generaal bij Nota van wijziging op het ontwerp van wet de artikelen 4, 8, 9 en 20 verhoogd werden met respectievelijk f 500, f 4200, f 3000 en f 5634, om de bedoelde boekhouding en contrôle te kunnen invoeren.

De Commissie van Rapporteurs van genoemd begrootingsontwerp diende amendementen in, tot strekking hebbende de voorgestelde verhoogingen van de begrooting af te voeren, welke amendementen door ondergeteekende zijn overgenomen, toen hem gebleken was, dat de Kamer het gevoelen van de Commissie van Rapporteurs deelde, dat zij geen genoegzame inlichtingen had ontvangen om de voorgestelde verhoogingen te kunnen beoordeelen. Ondergeteekende, het voornemen hebbende der Kamer de meest volledige inlichtingen te verstrekken omtrent de strekking dier verhoogingen, stelt zich voor te gelegener tijd daartoe een afzonderlijk ontwerp van wet in te dienen.

Het eindcijfer van het VIde Hoofdstuk der Staatsbegrooting voor 1900 bedraagt f 15 959 262,04[5] tegen f 15 910 724,12[5] voor 1899 toegestaan.

Het verschil ad f 48 537,92 is een gevolg van *hoogere* raming van de:

Iste Afdeeling. Kosten van Administratie met		*f*	4 640,13
IIIde „ Personeel met			133 190,79
Vde „ Pensioenen met			62 158,00
Totaal *meer* . .		*f*	199 988,92
waartegenover *lagere* raming van de			
IIde Afd. Materieel der Zeemacht met	*f* 56 109,00		
IVde „ Loodswezen enz. met . . .	95 342,00		
			151 451,00
Blijft *meer* . .		*f*	48 537,92

Tegenover de geraamde uitgaaf voor 1900 op dit Hoofdstuk, staat een geraamde inkomst, bij de Wet op de Middelen verantwoord wordende, voor:

Bijdragen voor de opleiding van adelborsten	*f*	35 400,00
Bijdragen voor de opleiding van adspirant-administrateurs		2 800,00
Bijdragen voor de opleiding van leerlingen-machinist		8 900,00
Transporteeren . .	*f*	47 100,00

Per transport .	*f* 47 100.00
Opbrengst van den verkoop van onbruikbare overtollige goederen	85 000,00
Opbrengst van den verkoop van afvallende hepen	120 000,00
Opbrengst van loodsgelden	2 000 000,00
Totaal . .	*f* 2 202 100,00

nde dit bedrag f 132 300,00 hooger dan voor 1899.

Het ligt namelijk in de bedoeling van ondergeteekende om, het in aanbouw gebracht aantal pantserdekschepen de voloiing nadert, voort te gaan met de geleidelijke opruiming van fregatten, waartoe in 1900 twee zullen worden verkocht.

Eindelijk zal nog van de uitgaaf in 1900 in de Staatskas rugkomen aan zegel, registratie en legesbelasting, invoerrechn en accijnzen een geraamd bedrag van ± f 100 000,00.

Dat de cijfers der IIIde en Vde afdeelingen voor 1900 zulk n betrekkelijk groot verschil opleveren met die der gelijknaige afdeelingen van de Marine-begrooting voor 1899, is wat IIIde afdeeling betreft, hoofdzakelijk het gevolg van de voorstelde en hierna onder afdeeling III nader toe te lichten geijzigde regelingen omtrent de zeetraktementen, de verhoogde zeeaktementen en verhoogde soldijen van het personeel bij 's Rijks emacht en van de gewijzigde regeling van het minder personeel van 's Rijks stoomvaartdienst; voorts van de voltalligheid an het korps mariniers, waarvan de sterkte ± 137 koppen meer edraagt dan waarop bij de begrooting van het vorige jaar kon erekend worden. Ook de kosten voor voeding moesten iets hooer geraamd worden wegens de hoogere kosten van het rantsoen oor buitengaats en de West-Indiën, terwijl eindelijk in verand met de belangrijke uitbreiding van de vrije geneeskundige ehandeling ten behoeve der gezinnen van de schepelingen beneen den rang van officier, ook de raming van den post voor osten van verpleging enz. hooger moest worden gesteld.

De hoogere raming van de Vde afdeeling van dit Hoofdstuk er Staatsbegrooting is het gevolg van de omstandigheid, dat et bedrag der verstorven pensioenen en onderstanden nog steeds ijft beneden het bedrag der pensioenen en onderstanden, welke gelijk tijdvak moeten worden toegekend.

Iste Afdeeling.

Het totaal dezer afdeeling bedraagt f 368 984,25[5] tegen 64 344,12[5] voor 1899 toegestaan. Het verschil voor elk artikel den toelichtenden staat nader verklaard, is een gevolg van *ogere* raming van:

Art. 2. Bezoldiging van de ambtenaren bij het Departement, met . . . . f

Art. 3. Bezoldiging van eervol afgevoerde officieren en van ingenieurs enz., met . . . . . .

Art. 5. Zeetraktementen van den chef van den Marinestaf en de verdere officieren, met . . . .

Art. 6. Zeetraktementen en toelagen van directeuren en commandanten der marine en van officieren, gedetacheerd bij 's Rijks werven, met . .

Art. 8. Bezoldiging en toelagen van de ambtenaren bij 's Rijks werven, met . . . .

Totaal *meer* . . f

waartegenover eene *lagere* raming van:

Art. 7. Bezoldigingen en toelagen van de ingenieurs der Marine, met . . . .

Blijft *meer* . . f

Omtrent de nieuw gecreëerde betrekkingen van adjunct-chef van den staf in de directiën (Zie artikel Bijlage B sub III), zij het volgende opgemerkt.

Ten einde de hoofdofficieren, welke tot 1 Januari 18 den titel van stafofficier der zeemacht toegevoegd waren commandanten der maritieme stellingen en den direc commandant der marine te Amsterdam en die beste om in oorlogstijd op te treden als chef van den staf der ze der genoemde commandanten, meer dan tot dien tijd h was, geheel op de hoogte te doen zijn en blijven van al noodig is om in oorlogstijd zonder nadere voorbereidi taak te aanvaarden, werd met ingang van vorengen datum de werkkring dier hoofdofficieren gewijzigd en zij als chef van den staf der zeemacht aan de directe commandanten der marine en voor zoover Willemsoord e voetsluis betreft tevens aan den stellingcommandant, toeg

Onder den titel van adjunct-chef van den staf Amsterdam en Hellevoetsluis onder hun bevel werkz steld de luitenant ter zee 1ste klasse, tot dusverre uit adjudant van den directeur en commandant, welke luitenan tevens in zijne voornoemde functie van adjudant gehandhaa

In Willemsoord werd als adjunct-chef van den staf macht aangewezen de luitenant ter zee, reeds werkza bureele van den directeur en commandant der marine, de hierbesproken wenschelijke reorganisatie plaats had meerder personeel te eischen of meerdere kosten met brengen.

IIde Afdeeling.

Het totaal dezer afdeeling bedraagt f 6 755 901,0 f 6 812 010,00, toegestaan voor 1899.

Het verschil van elk artikel, in den toelichtenden staat verklaard, is een gevolg van *lagere* raming van:

Art. 14. Aanbouw bij particulieren, met . . .		*f* 66 000
Art. 15. Aanschaffing, wijziging, onderhoud en herstelling van geschut, projectielen enz., met . .		396 390
Art. 17. Aanschaffing en herstelling van scheepsstoomwerktuigen, met		287 020
Art. 21. Bezoldiging van de bemanning der werkvaartuigen, met		550
Art. 23. Aanbouw, aanschaffing of aankoop van gebouwen enz., met		8 480
Art. 24. Onderhoud en herstelling van gebouwen enz., met		9 600
Art. 25. Aanschaffing en herstelling van werktuigen op de werven, met		1 500
Totaal *minder* . .		*f* 769 540
waartegenover *hoogere* raming van:		
Art. 13. Aanschaffing van materialen, met	*f* 490 050	
Art. 16. Aanschaffing, wijziging, onderhoud en herstelling van torpedo's, lanceerinrichtingen enz., met	217 500	
Art. 20. Bezoldigingen en toelagen van mindere geëmployeerden en werklieden, met	5 881	
		f 713 431
Blijft *minder*		*f* 56 109

In verband met den uitslag van het daaromtrent ingestelde onderzoek is gerekend op herhalings- en teekenonderwijs aan de leerlingen bij 's Rijks werven te Willemsoord en Hellevoetsluis, waaromtrent ondergeteekende zich voorstelt t. z. t. in overleg te treden met de betrokken gemeente- en schoolbesturen, voor het beschikbaar stellen van onderwijzend personeel en de toelating der leerlingen op hunne scholen.

Door uitbreiding der omschrijving van art. 20 wordt beoogd de kwijting mogelijk te maken van toelagen, schoolgelden enz., voor het herhalings- en teekenonderwijs verschuldigd; bij art. 13 der begrooting is gerekend op de uitgaven wegens aanschaffing van de hulpmiddelen, voor dat onderwijs gevorderd.

Uit het vergelijkend overzicht betreffende de sommen, voor deze afdeeling thans aangevraagd en voor 1899 toegestaan, als bijlage A bij deze Memorie gevoegd, blijkt dat:

voor aanbouw, tuigen en uitrusten van nieuwe schepen, daaronder begrepen artillerie- en torpedobewapening wordt aangevraagd f 4 200 000, zijnde hetzelfde bedrag als voor 1899 toegestaan;

voor herstelling en uitrusting van schepen in en buiten dienst f 752 526, zijnde f 11 500 meer dan voor 1899 werd toegestaan;

voor conservatie van reserveschepen en hunne uitrustingsgoederen f 161 000, zijnde f 11 500 meer dan voor 1899 werd toegestaan;

voor aankoop, aanmaak en herstelling van materialen, goederen en voorwerpen voor den voorraad f 651 400, zijnde f 8300 minder dan voor 1899 werd toegestaan;

voor aanschaffing, wijziging en herstelling van geschut, affutage, projectielen, handwapenen, torpedo's enz. behalve voor nieuwe schepen f 229 400, zijnde f 9510 minder dan voor 1899 werd toegestaan;

voor aankoop, onderhoud en herstelling van gereedschappen en werktuigen, aanbouw, onderhoud en herstelling van werfinrichtingen, werkvaartuigen en gebouwen f 385 455, zijnde f 9180 minder dan voor 1899 werd toegestaan;

voor algemeenen dienst, beproevingen en proefnemingen f 376 121, zijnde f 1031 meer dan voor 1899 werd toegestaan.

Voor de bestaande plannen van aanbouw, onderhoud en herstelling wordt verwezen naar de bij deze begrooting gevoegde bijlage C.

In aansluiting aan de mededeelingen, vervat in de Memorie van Toelichting tot de begrooting van 1899, zij aangaande de werkzaamheden, welke tot 1 Juli van dit jaar op 's Rijks werven werden uitgevoerd of aan particulieren werden toevertrouwd, het volgende vermeld:

's Rijks werf te Amsterdam.

Het pantserdekschip „Utrecht" werd den 14den Juli 1898 te water gelaten en de bouw van dit schip daarna voortgezet.

Den 3den December 1898 werd de kiel gelegd van het pantserschip „Koningin Regentes" en daarna de werkzaamheden aan dezen bodem met kracht voortgezet.

Verschillende inventarisgoederen werden voor de schepen type „Utrecht" aangemaakt.

In het onderhoud der in dienst en in reserve zijnde schepen werd voorzien.

's Rijks werf te Willemsoord.

Hr. Ms. pantserschip „Piet Hein" werd voor den dienst in Oost-Indië gereed gemaakt.

Hr. Ms. schoener „Zeehond" werd tijdelijk voor den dienst als Koninklijk jacht ingericht.

Hr. Ms. pantserschip „Kortenaer" werd den 16den Maart 1899 in dienst en Hr. Ms. fregat „de Ruyter", na terugkeer uit Oost-Indië den 26sten Mei buiten dienst gesteld en in conservatie opgenomen.

Aan Hr. Ms. pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" werden verschillende voorzieningen uitgevoerd om dit schip in het najaar weder voor den dienst beschikbaar te doen zijn.

Aan de in dienst en in reserve zijnde schepen werden de voor het onderhoud noodige herstellingen verricht.

'sRijks werf te Hellevoetsluis.

Hr. Ms. korvet „Alkmaar" werd na terugkeer uit Curaçao buiten dienst gesteld.

Hr. Ms. instructieschip „Nautilus" onderging in September 1898 de noodige voorzieningen voor een oefeningstocht in den Atlantischen Oceaan en werd na terugkeer in Maart 1899 buiten dienst gesteld, ten einde noodzakelijke herstellingen te kunnen ondergaan.

Aan de in dienst en in reserve zijnde schepen werden de voor het onderhoud noodige herstellingen verricht.

Onder meer werd gecontracteerd met:

de Koninklijke Maatschappij *de Schelde* te Vlissingen voor werkzaamheden aan de stoomwerktuigen van het pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden"; voor de levering der waterleiding van het pantserdekschip „Utrecht", en voor de levering der werktuigen van het pantserschip „Koningin-Regentes";

de Maatschappij *de Maas* te Rotterdam voor de levering der lensleiding voor het pantserdekschip „Utrecht";

de firma Armstrong & Co. te Londen voor de levering der onderwaterzijlanceering v/h. pantserschip „Koningin-Regentes";

de firma de Wed. J. L. Ceuvel te Amsterdam voor den bouw van een lichtschip;

de firma Barbier & Bénard te Parijs voor de levering der electrische installatie voor bovengenoemd lichtschip;

de firma Merrem & la Porte te Amsterdam voor de levering der munitiehijschinrichting voor het pantserdekschip „Utrecht"; en van de stevens, de asleiding en de pantserplaten van het pantserschip „Koningin-Regentes";

de Koninklijke Nederlandsche grofsmederij te Leiden voor de levering van ankers en kettingen;

de firma Hk. Jonker & Zn. te Rotterdam voor de levering der machines, bestemd voor de stoomsloepen der schepen type „Utrecht";

de firma Fred. Stieltjes & Co. te Amsterdam voor de levering van ventilatoren en van eene inrichting tot luchtverwarming en luchtverversching aan boord van het pantserdekschip „Utrecht";

de firma de Bruyn Kops en Schiff te 's-Gravenhage voor de levering van eene inrichting tot het maken van ijs en het

kunstmatig op lage temperatuur houden der munitiebergplaatsen aan boord van het pantserdekschip „Utrecht"; en van eene dergelijke inrichting voor de achtermunitiebergplaats aan boord van het pantserschip „Piet Hein";

de Naamlooze Vennootschap Electro-technische Industrie te Slikkerveer voor de electrische installatie van het pantserdekschip „Utrecht";

den heer J. J. NIEUKERKEN, architect te 's-Gravenhage voor de levering van een ontwerp voor den bouw van eene kazerne voor Marine-personeel te Willemsoord.

Ten behoeve van den Indischen dienst werd onder meer gecontracteerd met:

de Maatschappij voor scheeps- en werktuigbouw *Fijenoord* te Rotterdam voor den bouw van een recherchevaartuig;

de firma YARROW & Co. te Londen voor den bouw van 2 torpedobooten;

de firma WHITEHEAD & Co. te Fiume voor de levering van torpedo's voor de 2 bovengenoemde torpedobooten;

de Maschinenbau-Actien-Gesellschaft te Berlijn voor de levering der lanceerinrichtingen voor de 2 bovengenoemde torpedobooten.

IIIDE AFDEELING.

Het totaal dezer afdeeling bedraagt f 4 321 208,79 tegen f 4 188 018,00 voor 1899 toegestaan.

Het verschil, voor elk artikel in den toelichtenden staat verklaard, is toe te schrijven aan *hoogere* raming van:

Art. 27. Vaste traktementen van het korps officieren van administratie, met	*f*	4252,00
Art. 30. Vaste traktementen van onderofficieren in het vaste korps, met	„	3118,–
Art. 31. Zeetraktementen en soldijen, met	„	70,000,00
Art. 33. Kosten van het korps mariniers, met	„	40,000,00
Art. 34. Kosten van opleiding van adelborsten, met	„	92,44
Art. 35. Kosten van opleiding van adspirant-administrateurs, met	„	2608,42
Art. 36. Kosten van opleiding van leerlingen-machinist, met	„	3892,18
Art. 37. Kosten van opleiding van jongens bij de kweekschool voor zeevaart te Leiden, met . .	„	940,00
Art. 41. Kosten van voeding, met	„	17,000,00
Art. 45. Kosten van verpleging, met . . .	„	7500,00
Totaal *meer* . . .	*f*	149 403,04

waartegenover *lagere* raming van:

Art. 26. Vaste traktementen van het korps zeeofficieren, met	*f* 1703,00
Art. 28. Vaste traktementen van het korps officieren van den geneeskundigen dienst, met	„ 2407,00
Art. 29. Vaste traktementen van officieren-machinist, met	„ 1302,00
Art. 38. Kosten van voortgezette opleiding van het personeel, met . .	„ 310,00
Art. 39. Subsidiën en premiën bij opleiding enz. tot officier van gezondheid, met	„ 8000,00
Art. 42. Kosten van de marine-bakkerij, met	„ 2358,25
Art. 43. Kosten van het personeel bij de hospitalen, met.	„ 132,00

Totaal *minder* ——— *f* 16 212,25

Blijft *meer* . . . *f* 133,190,79

Zooals reeds bij de toelichting van het eindcijfer der begrooting is medegedeeld, is deze hoogere raming voornamelijk het gevolg:

1°. van de gewijzigde regeling der zeetraktementen van officieren;

2°. van de verhooging der verhoogde zeetraktementen en verhoogde soldijen van het personeel bij 's Rijks zeemacht;

3°. van de gewijzigde regeling van het minder personeel van 's Rijks stoomvaartdienst;

4°. van het voltallig zijn van het korps mariniers;

5°. van de hoogere kosten van het rantsoen voor buitengaats en de West-Indiën;

6°. van de hoogere kosten voor verpleging enz.

Aangaande sub 1, 2 en 3 strekke het volgende tot nadere toelichting:

Ad 1°. De zeetraktementen van zeeofficieren werden tot dusverre geregeld naar de dienstbetrekking. Bij eene zoodanige regeling is het echter niet altijd mogelijk, om, zonder aan de billijkheid te kort te doen, de officieren in betrekkingen te plaatsen en te bestendigen, waar zij voor den dienst het nuttigst bruikbaar zijn. Het kan toch, om een voorbeeld te noemen, voorkomen, dat — wil men een officier niet financieel benadeelen — men er toe zal overgaan den betrokkene, dienende als 1e officier aan boord van een modern schip, de meer bezoldigde be-

Voor den kapitein ter zee en voor den kapitein-luitenant ter zee wordt het traktement respectievelijk met *f* 600 en *f* 500 verminderd wanneer de betrokkenen in het genot zijn van eene vrije woning aan den wal.

e. wordt vermeerderd met *f* 500 voor den commandant van een schip in Nederland en tusschen de keerkringen; met *f* 1000 voor den commandant van een schip dat buiten een der zeegaten van het Rijk in Europa vertoeft en zich niet tusschen de keerkringen bevindt, en met *f* 300 voor degenen die in Nederland aan den wal zijn geplaatst zonder vrije woning.

Bij vergelijking van de hiervoorgaande opgave met de thans bestaande regeling blijkt dat geen vermeerdering van zeetraktementen beoogd is, enkele traktementen zijn verminderd, andere daarentegen vermeerderd, zoodat de voorgestelde regeling over het geheel genomen geen noemenswaardige vermeerdering van uitgaven zal tengevolge hebben.

Het was noodig, ook bij aanneming van het beginsel van toekenning van traktement naar rang en ancienneteit, de commandanten beneden den rang van kapitein ter zee nog eene extra-bezoldiging toe te kennen. Deze extra-bezoldiging is slechts schijnbaar eene vermeerdering van traktement, daar zij strekt tot vergoeding van het gemis van tafelgeld en tot tegemoetkoming aan de meerdere kosten verbonden aan het houden van eene afzonderlijke tafel en aan de meerdere uitgaven voortspruitende uit het verblijf in het buitenland van een commandant.

Ad 2°. Wat aangaat het brengen van verandering in de verhoogde zeetraktementen der officieren en in de verhoogde soldij van de minderen, voorzoover deze officieren en minderen in Oost- en West-Indië dienen, zij het navolgende medegedeeld:

Reeds sedert geruimen tijd heeft het bij het Departement van Marine een punt van ernstige overweging uitgemaakt, om te gemoet te komen aan de ongenoegzaamheid van de inkomsten van het bij de vloot in Nederlandsch-Indië dienende personeel.

De omstandigheid echter dat de uitgaven verbonden aan eene verhooging der bezoldiging voornamelijk ten laste zouden komen van de begrooting van een ander Departement, maakt de oplossing van deze vraag niet gemakkelijk, terwijl de noodzakelijkheid om eene oplossing te vinden minder klemmend was zoolang als tijdelijke maatregel aan een belangrijk deel van het in Indië dienende personeel eene bijzondere toelage, onder den naam van Atjeh-toelage werd toegekend.

Thans, nu overgegaan wordt tot eene herziening van de traktementsregeling der officieren en tengevolge van de gewijzigde toestanden in Noordelijk Sumatra, de Atjeh-toelage zal worden ingetrokken, schijnt het oogenblik aangebroken om in verband daarmede over te gaan tot het verhoogen van de verhoogde zeetraktementen en verhoogde soldijen der officieren en minderen, een maatregel ten opzichte waarvan ook met den Minister van Koloniën overeenstemming is verkregen.

Hieronder wordt aangegeven welke vermeerderingen van de verhoogde zeetraktementen en verhoogde soldijen worden beoogd:

Rang.	Verhoogd zeetraktement 's maands: thans:	voorgesteld:
Kapitein-luitenant ter zee . .	*f* 250	*f* 275
Luitenant ter zee 1e klasse .	175	200
Luitenant ter zee 2e klasse .	125	150
Adelborsten der 1e klasse . .	75	100

De officieren van de andere dienstvakken genieten dezelfde verhoogde zeetraktementen als de met hen in rang gelijk staande zeeofficieren, met uitzondering van de oudste kapiteins der mariniers, de oudste officieren van gezondheid der 1e klasse en de oudste officieren van administratie der 1e klasse die een verhoogd zeetraktement van *f* 250 's maands genieten.

Qualiteit.	Verhoogde soldij 's maands: thans:	voorgesteld:
Opperschipper	*f* 32	*f* 35
Schipper.	25	28
Bootsman	17.50	20
Kwartiermeester	8	10
Matroos der 1ste klasse . .	5.50	7
„ „ 2de „ . .	4.50	6
„ „ 3de „ . .	3.50	4
Lichtmatroos.	2.50	3
Jongen	2	2

De onderofficieren en minderen van de andere dienstvakken zullen met uitzondering van het personeel van 's Rijks stoomvaartdienst en het korps torpedisten dezelfde verhoogde soldij ontvangen als hunne ranggenooten bij het schippersvak.

Ten aanzien van gemeld personeel worden de volgende verhoogingen voorgesteld:

	thans:	voorgesteld:
Hoofdmachinist	*f* 50	*f* 60
Machinist der 1ste klasse . .	30	36
„ „ 2de „ . .	20	24
Adspirant-machinist . . .	10	12
Sergeant-stoker	18	20
Korporaal-stoker	15	16
Stoker der 1ste klasse.. . .	10	12
„ „ 2de „ . . .	6.66	8
Sergeant-torpedomaker . . .	15–17	16–20
Sergeant-torpedist . . .	10.50–11.75–13	16
Korporaal-torpedist . . .	7.50–9.50	10

Ad 3°. Het gezegde in de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag der Begrooting van Hoofdstuk VI, dienstjaar 1899 sub art. 32 (blz. 17), tw.: „dat verscheidene middelen in beproeving of overweging waren om den toeloop van stokers-

personeel te vergrooten", heeft geleid tot de regeling waarvoor de benoodigde gelden bij deze begrooting worden aangevraagd.

De beginselen die bij het ontwerpen der regeling op den voorgrond hebben gestaan zijn:

1°. het in de gelegenheid stellen van jongens der opleiding aan boord van Hr. Ms. Instructieschip „Wassenaer" om over te gaan als stoker der 2de klasse;

2°. het vergrooten van den toeloop van stokerspersoneel door de werving;

3°. het zooveel mogelijk behouden van het in dienst zijnde personeel.

Wat het sub 1°. vermelde aangaat, stelde de ruime toeloop van jongens bij de kweekschool voor de zeevaart te Leiden in staat om een gedeelte hunner, dat na overgang aan boord van de „Wassenaer", bij goede physieke geschiktheid en onder overlegging van eene toestemming van ouders of voogden, vrijwillig bereid was van beroep te veranderen, te bestemmen voor den werkkring van stoker, zonder dat dit kwade gevolgen zou hebben voor het aankweeken van het benoodigd aantal matrozen.

Daartoe werden op 's Rijks werf te Amsterdam in een reeds bestaand lokaal de vereischte smidsen en gereedschappen beschikbaar gesteld om de jongens, onder de leiding van een machinist en onder direct toezicht van korporaal-stokers, te bekwamen tot werkman, terwijl zij aan boord van eene kanonneerboot geoefend worden in het goed stoken en de richtige behandeling der vuren.

Nadat eene voorloopige proef zeer goede resultaten had opgeleverd en de levensvatbaarheid dezer opleiding overtuigend had aangetoond, werd na daartoe door ondergeteekende gedaan voorstel, bij Koninklijk besluit van 21 October 1898 n°. 32, het reglement voor de opleiding van jongens tot stoker der 2de klasse, aan boord van het instructieschip te Amsterdam, in het leven geroepen.

Zooals hierboven reeds werd gezegd, heeft de opleiding plaats aan boord van het instructieschip. De vakoefeningen worden gehouden in een daarvoor ingericht lokaal op 's Rijks werf en aan boord van een kanonneerboot die in de nabijheid van het instructieschip ligt.

De cursus duurt een jaar en vangt twee maal 's jaars aan op den 1sten April en den 1sten October.

De directeur en commandant der marine te Amsterdam is belast met het oppertoezicht over de opleiding; de commandant van het instructieschip staat aan het hoofd der opleiding.

Het vakonderwijs wordt gegeven door een hoofdmachinist die aan boord van het instructieschip is geplaatst. Aan hem zijn toegevoegd twee korporaal-stokers.

Overigens ontvangen de jongens onderwijs van het personeel der eerste opleiding van jongens.

De lessen en oefeningen hebben plaats volgens een door den directeur en commandant goedgekeurden rooster.

Het onderwijs omvat:

a. Vakonderwijs.

Stoken en de behandeling der vuren, smeden, bankwerken en, voor zooveel tijd beschikbaar is, draaien.

b. Schoolonderwijs.

Lezen, schrijven en rekenen. Kennis van de Nederlandsche maten en gewichten en, voor zooveel noodig, van de Engelsche maten.

c. Practische oefeningen.

Recrutenschool. Exerceeren en schieten met revolver, gymnastiek, zwemmen.

d. Godsdienstonderwijs overeenkomstig de kerkgenootschappen waartoe de jongens behooren en het verlangen hunner ouders of voogden.

Zij die niet geschikt blijken te zijn voor stoker worden in de oudste afdeeling van de eerste opleiding van jongens enz. teruggebracht.

Na afloop van elken cursus, in de maanden Maart en September, wordt het examen voor stoker der 2de klasse afgelegd, ten overstaan van eene commissie, bestaande uit een officier-machinist, een hoofdmachinist en den hoofdmachinist der opleiding.

De jongens die aan het examen hebben voldaan, worden bevorderd tot stoker der 2de klasse.

Zij die niet voldoen worden in de oudste afdeeling van de eerste opleiding van jongens enz. teruggebracht.

Aan jongens die onder verschoonende omstandigheden, ter beoordeeling van den directeur en commandant, niet aan het examen hebben voldaan, kan door dezen worden toegestaan nog een half jaar den cursus te volgen.

De jongens genieten de soldij vastgesteld in de regeling van het personeel onderofficieren en mindere schepelingen der zeemacht. Bovendien ontvangen zij eene verhooging van soldij van f 2 's maands als tegemoetkoming voor buitengewone kosten voor kleeding. Zij zijn onderworpen aan de bepalingen van het reglement voor de eerste opleiding van jongens, betreffende straffen, belooningen, ontslag, verwijdering en verloven.

Voorts zal aan deze opleiding een herhalingscursus worden gehouden voor stokers die van de opleiding afkomstig zijn en minstens 2 jaar als zoodanig hebben dienst gedaan.

Het mag met grond verwacht worden dat de leerlingen dezer opleiding een kern van bekwame werklieden zullen vormen en dat zij in betrekkelijk korten tijd den onderofficiersgraad zullen bereiken.

Tot het bevorderen van het sub 2°. gezegde, is bereids de 3de klasse van stokers afgeschaft, omdat de voor deze geldende bezoldiging van f 15 's maands, wegens de belangrijke slijtage aan kleeding, te gering is gebleken.

Bij deze begrooting wordt voorgesteld: om de soldij van stokers 2de en 1ste klasse respectievelijk van f 20 en f 30 's maands te brengen op f 25 en f 35.

De verhoogde soldij aan deze schepelingen toe te kennen voor den dienst in de overzeesche bezittingen en tusschen de keerkringen te stellen op f 7.50 en f 10 per maand of, bij de boven onder 2°. voorgestelde wijziging der verhoogde zeetraktementen op f 8 en f 12 per maand. Voor de stokers der 2de klasse bedroeg die verhoogde soldij tot nu toe f 6.66, en voor de stokers der 1ste klasse f 10 per maand.

Om den toeloop van personen uit alle oorden des lands te verzekeren, is door ondergeteekende aan H. M. de Koningin voorgesteld om aan hen die in de garnizoensplaatsen door een officier van gezondheid van de Zee- of Landmacht *voorloopig* physiek geschikt worden bevonden, vrachtvrij te doen reizen wanneer zij zich naar de naaste standplaats van een commies van aanneming voor de zeemacht begeven, om *definitief* te worden gekeurd en de vereischte proeven van verstandelijke ontwikkeling en beroepskennis, die als voorwaarde voor de aanneming zijn gesteld — welke voorwaarden in alle gemeenten des lands zijn bekend gemaakt — af te leggen.

Worden zij door den Marine-arts physiek ongeschikt bevonden, doch voldoen zij aan de gestelde eischen van verstandelijke ontwikkeling en beroepskennis, dan worden hun ook de kosten der terugreis, naar de gemeente waar zij voorloopig geschikt werden geoordeeld, vergoed; is het laatste echter niet het geval, dan wordt geene vergoeding van reiskosten gegeven.

Bij Koninklijk besluit van den 8sten Juli 1899 n°. 46 is het bovenstaande bekrachtigd en bij Ministerieele beschikking van den 19en Juli daaraanvolgende in de Verordeningen voor de Kon. Ned. Zeemacht opgenomen.

De aldus door werving in dienst getreden stokers zijn in hoofdzaak bestemd tot de diensten op de vuurplaats. In elke directie der marine bestaat gelegenheid om hen in het stoken te oefenen aan boord van daartoe aan te wijzen bodems. Bezitten zij geene ambachtskennis en verkrijgen zij die kennis ook niet gedurende hun diensttijd, dan kunnen zij niet hooger dan tot stoker der 1ste klasse opklimmen.

De uit de werving afkomstige stokers die wel beroepskennis bezitten — in het algemeen dus de personen die als stoker der 1ste klasse in dienst komen — en blijken geven van geschiktheid, zullen aan de opleiding op de werf te Amsterdam in de gelegenheid worden gesteld om die beroepskennis te vermeerderen. Bij het voldoen aan de daarvoor gestelde eischen kunnen zij bevorderd worden tot korporaal-stoker. Van deze kunnen jaarlijks eenige in aanmerking worden gebracht om geplaatst

te worden bij de opleiding van sergeant-stokers om, na voldoend afgelegd examen, dien graad te verkrijgen.

Tot dusverre bestond alleen voor korporaal-stokers en stokers der 1ste klasse gelegenheid om als *ervaren werkman* en als geweermaker verhooging van soldij à f 5 's maands te verkrijgen.

Tot het aankweeken en ontwikkelen van den lust en den ijver van geschikte *stokers*, is het wenschelijk geoordeeld genoemde verhooging verkrijgbaar te stellen voor die stokers der 1ste klasse die geen ambacht kennen, maar op de stookplaats en in de machinekamer door bedrevenheid uitmunten, door invoering voor deze categorie van een certificaat van *olieman*.

Voor het certificaat van olieman wordt vereischt:

minstens 2 jaren dienst als stoker 1ste klasse; bezit van het certificaat van goed gedrag; zeer goed kunnen stoken; voldoen aan de in de voorschriften op de examina gestelde eischen om als olieman dienst te doen.

Hierbij moet worden opgemerkt dat de toelage van f 5 wordt genoten òf als werkman, òf als olieman, d. w. z. dat de toelage niet kan klimmen tot f 10, al bezit de stoker der 1ste klasse beide certificaten.

Tot het bereiken van het sub 3°. vermelde, wordt verder voorgesteld voor verdienstelijke sergeant-stokers, het verkrijgen van den graad van stoker-majoor mogelijk te maken. Deze personen zullen uitsluitend bij 's Rijks werven emplooi vinden. Uit den aard der zaak kan het aantal personen van dezen graad slechts beperkt zijn en daarvoor zullen in aanmerking komen de sergeant-stokers die zich door uitmuntend gedrag, bijzondere geschiktheid en nauwgezette plichtsbetrachting onderscheiden. De bevordering zal slechts bij keuze geschieden.

De stoker-majoor behoort steeds tot het vaste korps onderofficieren. De sergeant-stoker kan, na gebleken geschiktheid, in dat korps worden opgenomen.

Omdat ondergeteekende gebonden was aan de begrooting voor het dienstjaar 1899, konden de thans voorgestelde maatregelen, hoe dringend het ook zijn moge die spoedig toe te passen, niet tot uitvoering worden gebracht zonder dat de daarvoor benoodigde gelden door de Volksvertegenwoordiging waren toegestaan. Daarom heeft ondergeteekende vermeend in het loopende dienstjaar slechts die wijzigingen tot stand te mogen brengen die, zonder de uitgaven noemenswaardig te verhoogen, een beteren toeloop konden doen verwachten. Deze zijn:

1°. het stichten van de opleiding te Amsterdam voor jongens afkomstig van de Wassenaer tot stoker der 2de klasse;

2°. afschaffing van de 3de klasse van stokers;

3°. het verkrijgbaar stellen van het certificaat van olieman voor stokers der 1ste klasse.

Het is ondergeteekende aangenaam te verklaren dat die maatregelen hunne doeltreffendheid reeds hebben bewezen, dat de

toeloop reeds is verbeterd en de toekomst met vertrouwen kan worden tegemoetgegaan als de voorgestelde maatregelen worden aangenomen.

Art. 33, III. Door de Wet van 29 December 1898 (*Staatsblad* n°. 279) houdende intrekking van art. 34 der wet van 5 October 1841 (*Staatsblad* n°. 40) en regeling van het beheer over den voorraad goederen voor kleeding en uitrusting voor onderofficieren en soldaten, werd ook de opheffing van het voorschot aan het korps Mariniers verstrekt, noodzakelijk.

In overleg met de Algemeene Rekenkamer is de omschrijving van dit onderdeel derhalve gewijzigd, en zullen de voorraad kleeding en uitrusting, en de verdere uitgaven dit onderdeel betreffende, onder contrôle van dat college komen.

Zooals uit bijlage R onder VIc blijkt is voor aanschaffing van kleeding en de uitgaven die ten laste van de rekeningen der manschappen komen, hetzelfde bedrag geraamd als voor de toelagen die zij gedurende het jaar kunnen te goed maken.

Aangaande de verrichtingen van de schepen en vaartuigen van oorlog kan, in aansluiting aan hetgeen daaromtrent in de Memorie van Toelichting der vorige begrooting werd gemeld, het navolgende worden medegedeeld.

Hr. Ms. fregat „de Ruyter" vertrok den 12en Maart 1899 van Oleh-leh, vertoefde achtereenvolgens te Colombo van 17 tot 20 Maart, te Aden van 31 Maart tot 4 April, te Port-Said van 14 tot 18 April, te Gibraltar van 28 April tot 1 Mei en viel den 8sten Mei te Nieuwediep binnen. Den 27sten Mei d. a. v. werd dit schip uit dienst gesteld.

Hr. Ms. fregat „Atjeh" aanvaardde van Oleh-leh de terugreis naar Nederland op den 27en Maart 1899, kwam den 11en Mei d. a. v. te Kaapstad aan en vertrok van daar den 23en Mei.

Hr. Ms. fregat „Koningin Emma der Nederlanden" bleef deel uitmaken van het auxiliair eskader.

Hr. Ms. pantserschip „Prins Hendrik der Nederlanden" werd uit de sterkte van dat eskader afgevoerd, in verband met den toestand der ketels van dien bodem, en den 5en Mei 1899 in Oost-Indië uit dienst gesteld.

Hr. Ms. flottieljevaartuig „Koetei" werd den 25en Augustus 1898 in dienst gesteld en vertrok den 20en September d. a. v. van Vlissingen naar Oost-Indië, met bestemming voor de Indische militaire marine. Achtereenvolgens werden door dezen bodem aangedaan: Plymouth van 21 tot 22 September, Algiers van 28 tot 29 September, Port-Said van 6 tot 8 October, Aden den 14den October en Colombo van 27 tot 31 October. Den 5den November werd Oleh-leh bereikt.

Hr. Ms. flottieljevaartuig „Siboga", eveneens bestemd voor de Indische militaire marine, werd den 1sten November 1898 in dienst gesteld en vertrok den 16den December d. a. v. van IJmuiden naar zee. Achtereenvolgens werden aangedaan: Algiers

op 24 December, Port-Said op 30 December, Aden van 7 tot 8 Januari en Colombo van 18 tot 20 Januari. Den 25sten Januari werd Oleh-leh bereikt.

Hr. Ms. opnemingsvaartuig „Van Gogh" werd den 20sten April 1899 in dienst gesteld en vertrok, met bestemming voor den Indischen dienst, den 10den Mei d. a. v. van Hellevoetsluis naar zee, vertoefde te Cadix van 17 tot 20 Mei, te Port-Said op 31 Mei, te Suez op 2 Juni, te Aden van 10 tot 12 Juni en te Colombo van 23 tot 29 Juni en kwam den 7den Juli te Oleh-leh aan.

Hr. Ms. korvet „Sommelsdijk", op weg naar Curaçao, ter aflossing van Hr. Ms. korvet „Alkmaar", kwam, na op 22 Juli Fort de France te hebben aangedaan, den 25sten Juli 1898 te Curaçao aan en doet sedert 1 Mei 1899, in verband met de opheffing van het station der zeemacht in Suriname, dienst als stationsschip in West-Indië.

Hr. Ms. korvet „Alkmaar" vertrok, na aankomst van de „Sommelsdijk", den 26sten Juli 1898 van Curaçao naar Nederland. Na te hebben aangedaan St. Thomas van 31 Juli tot 2 Augustus en Ponta-Delgada van 28 tot 29 Augustus, viel de „Alkmaar" den 9den September te Hellevoetsluis binnen en werd den 6den October uit dienst gesteld.

Hr. Ms. schoener „Suriname" verliet den 1sten Mei 1899 Paramaribo, wegens opheffing van den stationsdienst aldaar, en aanvaardde de terugreis naar Nederland. Respectievelijk op 5 en 8 Mei werden aangedaan St. Lucia en St. Thomas. Den 4den Juni viel dit schip te Hellevoetsluis binnen en werd den 22sten Juni uit dienst gesteld.

Hr. Ms. schoener „Argus" werd den 1sten November 1898 uit dienst gesteld en kwam den 1sten Maart 1899 weder in dienst tot uitoefening van politietoezicht op de visscherij in de Noordzee.

Hr. Ms. schoener „Dolfijn" bleef voor hetzelfde doel onafgebroken in dienst.

Hr. Ms. schoener „Zeehond" werd tijdelijk ingericht als jacht voor H. M. de Koningin, om als zoodanig dienst te doen bij de door H. M. gehouden vlootrevue in het Hollandsch Diep op 15 September 1898, doch deed overigens onafgebroken dienst tot uitoefening van politietoezicht op de visscherij.

Hr. Ms. pantserschip „Kortenaer" werd den 16den Maart 1899 in dienst gesteld voor de herhalingsoefeningen van de zeemiliciens der lichting 1897 en voorts om dienst te doen voor de oefening van de zeemiliciens der lichting 1899 en van het verder personeel der zeemacht.

Hr. Ms. pantserschip „Evertsen" bleef gedurende den winter 1898/99 in dienst en deed verder dienst voor hetzelfde doel als de „Kortenaer".

Hr. Ms. pantserdekschip „Friesland", zich bevindende in de West-Indische wateren in verband met den oorlog tusschen Spanje en de Vereenigde Staten van Amerika, aanvaardde van

Curaçao de terugreis naar Nederland op den 15den Augustus 1898, deed achtereenvolgens aan St. Thomas, van 18 tot 22 Augustus, en Horte van 29 tot 30 Augustus, en viel den 5den September te Hellevoetsluis binnen.

Den 14den Januari 1899 vertrok deze bodem van Nieuwediep weder naar zee, thans met het doel allereerst om een kort bezoek te brengen aan Smyrna ter bevordering van de Nederlandsche belangen aldaar door vlagvertoon, en voorts om zijne bestemming op te volgen naar Oost-Indië, voor het auxiliair eskader. Na te Plymouth te hebben vertoefd van 16 tot 23 Januari, kwam de „Friesland" den 3den Februari te Smyrna aan, verbleef daar tot den 8sten van die maand en begaf zich vervolgens naar Port-Said, alwaar genoemde bodem den 11den Februari in divisie vereenigd werd met Hr. Ms. pantserschip „Piet Hein" en Hr. Ms. pantserdekschip „Holland", welke schepen eveneens bestemd waren voor het auxiliair eskader in Oost-Indië. De „Piet Hein" was daartoe van Nieuwediep vertrokken op den 7en Januari 1899, had aangedaan Plymouth van 9 tot 14 Januari, Algiers van 21 tot 30 Januari en Bizerta van 1 tot 4 Februari en was den 9den Februari te Port-Said aangekomen. De „Holland", den 1en Juli 1898 in dienst gesteld, was van Nieuwediep vertrokken den 7en Januari 1899, had achtereenvolgens vertoefd te Plymouth van 11 tot 18 Januari en te Beirouth voor vlagvertoon van 1 tot 8 Februari en den 9en Februari Port-Said bereikt.

In divisie vereenigd, zetten de drie laatstgenoemde schepen de reis naar Oost-Indië voort op den 13en Februari, verbleven te Aden van 20 tot 24 Februari en te Colombo van 5 tot 11 Maart en kwamen den 16en Maart te Oleh-leh aan.

De „Friesland" werd in de maand Juni 1899 uitgezonden naar Manilla voor vlagvertoon, in welke plaats genoemd schip vertoefde van den 7en tot den 21en dier maand.

Hr. Ms. pantserdekschip „Zeeland" vertrok, na terugkomst van zijn proeftocht in de Noordzee, den 1en Februari 1899 van Nieuwediep, met bestemming naar de West-Indische wateren tot vlagvertoon. Na achtereenvolgens te hebben aangedaan: Plymouth van 3 tot 10 Februari, Ponta-Delgada van 17 tot 23 Februari en St. Lucia van 6 tot 8 Maart, kwam genoemde bodem den 11en Maart te Curaçao aan, verbleef daar tot 18 Maart en bracht vervolgens een bezoek aan Kingston, Port au Prince, St. Thomas, Fort de France, St. Lucia en Port of Spain, op elk van welke plaatsen enkele dagen werd vertoefd. Voorts werd verbleven te Paramaribo van 24 April tot 8 Mei en vervolgens koers gesteld naar Fort de France, waar de „Zeeland" den 12en Mei aankwam en tot het ondergaan van eenige reparatiën moest verblijven tot 3 Juni. Dienzelfden dag werd St. Lucia nog aangedaan en de reis van daar voortgezet den 5en Juni. Te Curaçao werd vertoefd van 16 Juni tot 1 Juli en daarop de terugreis naar Nederland aanvaard. Te St. Lucia werd weder vertoefd van 4 tot 8 Juli.

Behalve Hr. Ms. pantserschepen „Kortenaer" en „Evertsen" bleven in dienst voor de zomeroefeningen in 1899 Hr. Ms. monitors „Cerberus" en „Krokodil". Hr. Ms. kanonneerbooten „Brak", „Geep" en „Raaf" werden respectievelijk op 1, 21 en 1 November 1898 uit dienst gesteld en gedurende den winter, als toegevoegd aan Hr. Ms. wachtschepen te Amsterdam, Willemsoord en Hellevoetsluis, van tijd tot tijd gebezigd voor oefeningen van het personeel dier wachtschepen, in welken dienst de „Geep" en de „Raaf" eenigen tijd vóór het einde der winteroefeningen werden vervangen door de kanonneerbooten „Hefring" en „Vali". Respectievelijk op 29 Maart, 1 Maart en 5 April 1899 werden de drie eerstgenoemde booten weder in dienst gesteld, de „Brak" voor de zomeroefeningen en de „Geep" en „Raaf" voor de hydrographische opnemingen.

Hr. Ms. kanonneerboot „Hefring" den 1en November 1898 uit dienst gesteld, kwam den 16en Maart 1899 weder in dienst en werd toegevoegd aan Hr. Ms. logementschip voor zeemiliciens „Neptunus", welke bodem den 24en Februari 1899 was in dienst gesteld. Na uitdienststelling van de „Neptunus" op 16 Juni 1899 bleef de „Hefring" in dienst voor de zomeroefeningen.

Voor laatstgemeld doel kwam nog in dienst met 1 Juni 1899 Hr. Ms. kanonneerboot „Hadda", die den 1en November 1898 was uit dienst gesteld.

Hr. Ms. riviervaartuigen „Rhenus" en „Mosa" werden respectievelijk op 27 October en 14 November 1898 uit dienst gesteld. In de plaats daarvan kwamen op die datums in dienst Hr. Ms. riviervaartuigen „Merva" en „Isala".

Hr. Ms. kanonneerbooten „Bulgia" en „Dufa" bleven onafgebroken dienst doen als kostschepen te Vlissingen en Rotterdam.

Hr. Ms. kanonneerboot „Das" werd den 2en Mei 1899 in dienst gesteld voor de practische oefeningen van de leerlingen-machinist van het laatste studiejaar aan de opleiding te Hellevoetsluis.

Hr. Ms. „Marnix", „Vulkaan", „Amstel", „Bellona" en „Havik" bleven onafgebroken dienst doen respectievelijk als instructieschip voor torpedisten te Willemsoord, als logementschepen voor torpedisten te Amsterdam en Hellevoetsluis, als artillerie-instructieschip en als instructieschip voor het personeel machinisten en stokers der Marine-reserve.

Hr. Ms. kanonneerboot „Sperwer" werd met ingang van 1 April 1899 weder in dienst gesteld en toegevoegd aan Hr. Ms. artillerie-instructieschip „Bellona".

Hr. Ms. kanonneerboot „Gier" werd als instructieschip voor de Marine-reserve in April 1899 tijdelijk vervangen door Hr. Ms. kanonneerboot „Balder".

Hr. Ms. instructieschepen „Urania" en „Ever", na eindiging der oefeningen van de adelborsten van het Koninklijk Instituut voor de Marine in 1898 uit dienst gesteld, kwamen den 1en Mei 1899 voor hetzelfde doel weder in dienst.

Hr. Ms. „Adolf Hertog van Nassau", „Prins Maurits der Nederlanden" en „van Galen" doen nog steeds dienst als wacht-

schepen te Willemsoord, Amsterdam en Hellevoetsluis; evenzoo Hr. Ms. „Admiraal van Wassenaer" als instructieschip voor de eerste opleiding van jongens in aansluiting aan de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden, en Hr. Ms. „Buffel" als logementschip voor de opleiding van matrozen der 1ste klasse tot kwartiermeester en voor de voortgezette opleiding van jongens tot matroos.

Hr. Ms. instructieschip „Nautilus", op den zomerkruistocht in 1898, kwam den 26en Juli aan te Ponta-Delgada, verbleef daar tot 9 Augustus en kwam den 31sten Augustus te Hellevoetsluis terug. Den 24en October begaf deze bodem zich weder naar zee, tot het ondernemen van den winterkruistocht. Achtereenvolgens werden bezocht: Santa Cruz van 19 tot 23 November, Cadix van 30 December tot 11 Januari en Santa-Cruz van 19 tot 31 Januari. Den 26en Februari, na van 21 tot 23 Februari te Plymouth te hebben vertoefd, viel de „Nautilus" weder te Hellevoetsluis binnen. Den 29en Maart d. a. v. werd genoemde bodem uit dienst gesteld, om deugdelijk te worden nagezien, na gedurende 13 jaren onafgebroken te zijn in dienst geweest.

Ter vervanging van de „Nautilus" werden den 29en Maart 1899 als instructieschepen voor de voortgezette opleiding van jongens in dienst gesteld Hr. Ms. „Pollux" en „Castor", welke schepen tot dusver waren toegevoegd respectievelijk aan de „Admiraal van Wassenaer" en de „Buffel". Gedurende de maanden April en Mei werden door de „Pollux" en de „Castor" oefeningen gehouden op de Zuiderzee. Den 5en Juni vertrokken beide schepen van Nieuwediep, voor het houden van een oefeningstocht in de Noordzee.

Met het oog op eene door H. M. de Koningin te houden revue over een gedeelte der vloot op 15 September 1898, werden met den 10en September daaraanvolgende tot eene divisie voor binnenlandschen dienst vereenigd: Hr. Ms. pantserdekschepen „Zeeland", „Holland" en „Friesland", Hr. Ms. pantserschepen „Evertsen" en „Piet Hein", Hr. Ms. monitors „Krokodil" en „Cerberus", Hr. Ms. kanonneerbooten „Hefring" en „Hadda", Hr. Ms. riviervaartuigen „Rhenus" en „Mosa", Hr. Ms. flottieljevaartuig „Koetei" en een vijftal torpedobooten. Deze divisie werd den 19en September 1898 ontbonden.

In het jaar 1898 werden aangenomen 502 schepelingen, waaronder 410 lichtmatrozen en jongens en 14 torpedomakers.

In het eerste halfjaar van 1899 werden aangenomen 219 man.

De sterkte van het ondergeschikt personeel der zeemacht vermeerderde in 1898 met 20 koppen.

In 1899 werden opengesteld: 19 plaatsen als adelborst voor den zeedienst, 4 als adelborst voor de mariniers, 5 bij de opleiding van adspirant-administrateurs en 20 bij die van leerlingen-machinist.

Ten aanzien van de zeemilitie kan het navolgende worden medegedeeld:

Van de 510 man, die, blijkens de in de Memorie van Toe-

lichting der vorige begrooting gedane opgave, bij de zee
der lichting 1898 zijn ingelijfd, zijn:

overgegaan met eene vaste verbintenis bij de Zeemacl
het Korps Mariniers of de Marine-Reserve . . . . .
overgegaan met eene vaste verbintenis bij de Landmacl
overleden . . . .
ontslagen wegens lichaamsgebreken . . . .

(Al deze ontslagenen werden ingevolge art. 117 d
Militiewet door andere lotelingen vervangen).

Voorts werd een buitenlandsch verlof verleend aan

Voor zoover de opgaven van de verschillende com
rissen der Koningin zijn ingekomen, werd aan 74 zeemi
die met groot verlof huiswaarts keerden, vergunning v
tot uitoefening van de buitenlandsche zeevaart en de zeevis

Voor de lichting van het jaar 1899 hebben zich, na
van hen die buiten oproeping bleven, 1105 personen v
zeemilitie aangemeld, afkomstig uit:

Noord-Brabant	36
Gelderland	75
Zuid-Holland	232
Noord-Holland	376
Zeeland	89
Utrecht	15
Friesland	86
Overijssel	64
Groningen	110
Drenthe	15
Limburg	7
Te zamen	1105

Daar echter volgens art. 1 van het Koninklijk beslu
28 October 1898 („Staatsblad" nº. 225) slechts 510 lotelin
de zeemilitie konden worden ingelijfd, werden na eene
redige verdeeling, overeenkomstig art. 3 van gemeld l
voor den dienst ter zee bestemd uit:

Noord-Brabant	17
Gelderland	35
Zuid-Holland	107
Noord-Holland	173
Zeeland	41
Utrecht	7
Friesland	40
Overijssel	29
Groningen	51
Drenthe	7
Limburg	3
Te zamen	510

IVde Afdeeling.

Het totaal dezer afdeeling bedraagt f 2 392 641,— tegen f 2 487 983,— voor 1899 toegestaan.

Het verschil, voor elk artikel in den toelichtenden staat verklaard, is een gevolg van *lagere* raming van:

Art. 67. Kosten van het materieel, der verlichting, met	*f* 241,020
Art. 68. Bezoldigingen van het personeel bij het hydrographisch bureau, met	„ 725
Art. 71. Kosten der opnemingsvaartuigen, met	„ 500
Totaal *minder* . . .	*f* 242,245

waartegenover eene *hoogere* raming van:

Art. 49. Bezoldigingen van den inspecteur-generaal en de inspecteurs enz., met .	*f* 200	
Art. 53. Bezoldiging van de ambtenaren enz., met	„ 1200	
Art. 55. Aandeel in de loodsgelden, met	„ 12.025	
Art. 57. Kosten der loods- en afhaalvaartuigen, met	„ 103.780	
Art. 58. Huur van sleepbooten, met .	„ 20.000	
Art. 59. Aanbouw enz. van loodsgebouwen enz., met.	„ 500	
Art. 64. Kosten der betonningsvaartuigen, met.	„ 1000	
Art. 66. Bezoldigingen enz. van opzichters enz. bij de verlichting enz., met . .	„ 8198	
Totaal *meer* . . .		*f* 146,903
Blijft *minder*		*f* 95 342

Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting.

De bij de begrooting van 1898 toegestane nieuwe werken zijn voltooid, terwijl die, bij de begrooting voor het dienstjaar 1899 toegestaan, onderhanden zijn.

Op deze begrooting worden de noodige gelden aangevraagd voor:

het tweede gedeelte van den bouw van het bij de begrooting voor 1899 toegestane stoomloodsvaartuig voor het 3e of 4e en 5e district, met kosten voor opzicht en voor uitrusting, en voor het eerste gedeelte van een tweede stoomloodsvaartuig met kosten van opzicht; wijders voor de uitrusting van den bij de begrooting van 1899 toegestanen en in aanbouw gebrachten loodskotter van 20 Meter.

Ten aanzien van verlichting aan den Hoek van Holland zijn de voorbereidende maatregelen genomen, ten einde de gewijzigde verlichting aldaar nog in den loop van laatstgenoemd jaar te kunnen tot stand brengen.

Op deze begrooting worden de noodige gelden aangevraagd voor:

de aanschaffing en plaatsing van een petroleummotor met voortstuwer en pompwerktuig voor het op de begrooting 1899 toegestane en in aanbouw zijnde gasvaartuig voor de verlichting der vaarwaters in het 4e en 5e district, benevens voor de inrichting van dat vaartuig als motorboot;

verplaatsing, ten behoeve van de vaart in den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg, van de geleidelichten van Noord-Nieuwland, den Zandweg en de Molen van Blankenburg, benevens vernieuwing van den lagen lichtopstand van den Zandweg;

uitrusting van het nieuwe lichtschip, voor den bouw waarvan de gelden werden toegestaan bij de begrootingen van 1898 en 1899; en ten slotte voor lichtboeien ten dienste van den algemeenen voorraad.

HYDROGRAPHIE.

Sedert 1 Juli 1898 verscheen eene nieuwe uitgave van de kaart:

n°. 209. Haringvliet, Krammer, Volkerak en Hollandsch Diep, waarop daarna in den loop van het jaar nogmaals groote correctiën werden aangebracht.

Ook zagen belangrijk verbeterde uitgaven het licht van de kaarten:

n°. 205. Zeegaten van Vlieland, Terschelling en Ameland;

n°. 207. Monden van de Eems, en

n°. 212. Zuiderzee (klein bestek).

Vervolgens kwam ook gereed de gravure eener nieuwe kaart:

n°. 223. West-Indië Curaçao, Bonaire en Aruba.

De gravures der bestaande Nederlandsche en West-Indische kaarten werden bijgewerkt, naarmate de behoefte aan nieuwe oplaag bleek; 5 groote en 1196 kleine correctiën werden hiervoor op de platen aangebracht.

Groote verbeteringen in de platen:

n°. 210*b*. Noordelijk gedeelte Zuiderzee (Noordwest blad), en

n°. 202. Zeegaten van Goeree en Maas

werden ter hand genomen.

Eindelijk werden uitgegeven eene nieuwe lichtenlijst van Nederland en Koloniën en nieuwe drukken der volgende beschrijvingen der Nederlandsche zeegaten, namelijk:

Deel V. Terschelling, Ameland en Zuiderzee, en

Deel VI. Eems en Friesche zeegat, benevens eene uitgebreide verbetering op:

Deel II. Brouwershaven, Vere en Zierikzee.
Dit jaar zullen partiëele opnemingen plaats hebben in de Zuiderzee en hare toegangen, om daarna te vervolgen met de opneming van het zeegat van Zierikzee.

VDE AFDEELING.

Het totaal dezer afdeeling bedraagt *f* 2 060 527.— tegen *f* 1 998 369.— voor 1899 toegestaan.
Het verschil voor elk artikel in den toelichtenden staat nader verklaard, is een gevolg van *hoogere* raming van:

Art. 72. Pensioenen en onderstanden, met . . .		*f* 68 300
waartegenover eene *lagere* raming van:		
Art. 74. Wachtgelden van gewezen burgerlijke ambtenaren, met	*f* 1900	
Art. 76. Toelage ingevolge art. 3, der wet van 9 Mei 1890 (Staatsblad nº. 80), met	„ 242	
Art. 77. Gratificatiën aan personeel van de zeemacht beneden den rang van officier, met	„ 2000	
Art. 78. Kosten van medailles enz., met	„ 2000	
		„ 6 142
Blijft *meer*		*f* 62 158

VIDE AFDEELING.

Deze afdeeling is voor 1900 geraamd op *f* 60 000, hetzelfde bedrag als voor 1899 werd toegestaan.

De Minister van Marine,
RÖELL.

UITTREKSEL UIT DE TOELICHTINGEN.

Art. 3. Voor het meerder uitgetrokken bedrag aan zeetraktementen voor officieren, dat verband houdt met de nieuwe regeling dier traktementen, wordt verwezen naar de Memorie van Toelichting.

Art. 5. Zie toelichting bij art. 3, eerste gedeelte.
Bovendien moet het artikel met f 700 worden verhoogd, omdat 1º. als chef van den marinestaf zal optreden een schout-bij-nacht wiens zeetraktement f 2900 bedraagt, en 2º. een luitenant ter zee 1ste klasse op dit artikel is uitgetrokken als adjunct-chef van den staf, toegevoegd aan den commandant van de

stelling van den Helder, op een zeetraktement van f 1000 (zi de Memorie van Toelichting).

Art. 8. De verhoogingen van de bezoldigingen van der adjunct-scheikundige der marine en den hoofdonderwijzer be last met het herhalingsonderricht op 's Rijks werf te Amster dam, ingegaan resp. 1 April en 1 Augustus 1899, zijn than voor een vol jaar uitgetrokken.

Art. 13, IIIb^1. Van de pantserdekschepen zullen er in 190 drie in dienst zijn. Van de pantserschepen twee.

De torpedobooten vorderen bij meer gevorderden leeftij hooger onderhoudskosten.

Art. 13, III*f*. Hieronder zijn begrepen de kosten van ir richting van een afgekeurde kanonneerboot tot berging e transport van vloeibare brandstof.

Art. 13, V*c*. Een der schoeners zal weder voor den dienst worden gereedgemaakt en de noodige herstellingen ondergaan. Het ligt namelijk in de bedoeling slechts één der schoeners weder voor den dienst gereed te maken en den tweede uit de sterkte af te voeren.

Art. 15. Voor aanschaffing van artilleriematerieel wordt aangevraagd voor het pantserschip „Koningin Regentes" f 566 520,

terwijl daarvoor op den dienst van 1901 nog noodig zal zijn een bedrag van f 555 980;

en voor de drie torpedobooten f 40 000;

terwijl daarvoor op den dienst van 1901 nog noodig zal zijn een bedrag van f 7 950.

Voor den magazijnsvoorraad wordt aangevraagd eene som van f 206 000.

Behalve deze som werd nog gekweten ten laste van art. der wet betreffende de verstrekkingen van 2 Juli 1898 („Staats blad" n°. 166) een bedrag van f 24 719,25.

Art. 16. Voor aanschaffing van torpedomaterieel wordt aangevraagd voor het pantserschip „Koningin Regentes" f 67 900

terwijl daarvoor op volgende dienstjaren nog noodig zal zijn f 12 500;

het tweede pantserschip AD. f 85 700;

terwijl daarvoor op volgende dienstjaren nog noodig zal zijn f 79 900;

en voor de drie torpedobooten f 140 000;

terwijl daarvoor op volgende dienstjaren nog noodig zal zijn f 23 600.

Voor transformatie van vischtorpedo's in torpedo's me koersregelaars wordt aangevraagd f 41 700.

Art. 18. Het verbruik voor 1898 bedroeg voor de defen sieschepen en voor de schepen voor algemeenen dienst 20 9

tonnen steenkolen en voor werfgebruik 3 935 ton steenkolen en 10 425 HL. steenkolen.

Art. 20, II*a*. Voor de „Koningin Regentes" is gerekend op het gereed maken van een gedeelte van den inventaris.

Art. 20, VI*c*[1]. Van de pantserdekschepen zullen er drie buiten dienst zijn, waarvan twee voor den dienst gereed moeten worden gemaakt. Een der pantserschepen moet opnieuw voor den dienst in gereedheid worden gebracht.

Art. 20, VI*c*[2]. Het aantal werklieden bij de conservatie moet met het oog op het nieuwere materieel uitbreiding ondergaan.

Art. 20, XI*c*[1]. Torpedobooten moesten wegens voortdurend meerdere herstellingskosten tot hooger bedrag worden uitgetrokken.

Art. 26. Van de zes vlagofficieren zullen in 1900 vijf in actieven dienst zijn en één *pro-memorie* worden gevoerd.

Er wordt gerekend dat wegens bevordering na vierjarigen dienst als adelborst 1ste klasse boven het bepaalde getal luitenants ter zee der 2de klasse, over 1900 gemiddeld 10 zullen aanwezig zijn, waarvoor het benoodigde bedrag wordt aangevraagd, terwijl 8 adelborsten 1ste klasse minder kunnen worden geraamd.

Bij de raming van de restitutieposten op de artt. 26, 27, 28, 29 en 30 is rekening gehouden met de, ingevolge het Koninklijk besluit van 27 Juli 1896, no. 22 („Staatsblad" no. 141) door het Departement van Koloniën te doene betalingen ten behoeve van het personeel bij de zeemacht in Oost-Indië.

Art. 28. Evenals voor 1899 is voor 1900 weder een dirigeerend officier van gezondheid der 2de klasse *pro-memorie* gevoerd.

Wegens het niet voltallig zijn van het korps officieren van gezondheid 2de klasse, kan de raming met 7 officieren worden verminderd. De vastgestelde sterkte, welke verband houdt met eene vroegere organisatie der vloot, zal geleidelijk in overeenstemming worden gebracht met de organisatie, zooals die thans is voorgesteld.

Art. 29. Ingevolge de regeling van het personeel van 's Rijks stoomvaartdienst, vastgesteld bij Koninklijk besluit van 30 Juli 1896 no. 41, moet voor 1900 worden gerekend op 10 officieren-machinist der 1ste klasse (5 à f 1400 en 5 a f 1300) en op 20 officieren-machinist der 2de klasse (10 à f 1200 en 10 à f 1100).

Art. 31. De raming der kosten voor de actieve zeemacht voor 1900 is gegrond op de vermoedelijke sterkte dier zeemacht, zooals die in bijlage D. en meer gedetailleerd in bijlage P. is aangegeven, waarbij wordt opgemerkt dat, tengevolge van de opheffing van het wachtschip te Tandjong-Priok, de normale

sterkte van de in Indië aanwezige zeemacht met 117 man verminderd is.

De berekening der benoodigde zeetraktementen, soldijen en toelagen is geschied met inachtneming der organieke besluiten betreffende de verschillende regelingen der korpsen van de zeemacht en de voorgenomen nieuwe regeling der zeetraktementen, verhoogde zeetraktementen, soldijen der vuurstokers en verhoogde soldijen, waarvoor verwezen wordt naar de Memorie van Toelichting tot deze ontwerpbegrooting.

Art. 33. VI. Door deelname van een grooter aantal personen aan het gymnastiek-onderwijs bij de normaal-schietschool is dit onderwerp hooger geraamd.

X. Hooger geraamd in verband met het voornemen om eene compagnie te Harskamp te doen kampeeren, ten einde in het schietkamp aldaar de vuren op verre afstanden, het gevechtschieten enz. te laten beoefenen, waarvoor meerdere ammunitie zal noodig zijn.

XIII. Hooger geraamd wegens te betalen kamptoelagen aan officieren, onderofficieren en manschappen, die de bovenbedoelde compagnie zullen uitmaken.

XIV. De maatregel getroffen tot aanmoediging der werving voor het korps mariniers, waarvoor op de begrooting van het dienstjaar 1898 het eerst meerdere gelden werden uitgetrokken, heeft zulke goede resultaten opgeleverd, dat het tekort reeds binnen het jaar aangevuld was.

Aan handgelden, aanbrengpremiën en verdere kosten werd in genoemd jaar ruim f 100 000 uitgegeven, vandaar dat voor dezen post over 1899 en 1900 minder kon worden uitgetrokken. De handgelden zijn sedert weder gewijzigd.

Art. 34. *a*I. Het voor de zeeofficieren uitgetrokken zeetraktement is in overeenstemming met de bij art. 31 dezer begrooting voorgestelde wijziging in de bezoldiging der actieve zeeofficieren.

In verband met het gewijzigde leerplan, ten gevolge waarvan het oudste studiejaar-adelborsten voor de zeemacht, op een actief, modern gepantserd schip zal worden gedetacheerd, en wel van medio April tot medio September, waarvan ongeveer 4 maanden buitengaats en 1 maand binnengaats, is voor een der officieren-instructeur, die voor leiding en onderricht, mede op bedoelden bodem zal worden geplaatst, over dien tijd het daaraan verbonden zeetraktement en de tafeltoelage uitgetrokken.

In aansluiting hiermede is voor de beide instructievaartuigen („Urania" en „Ever"), aan boord waarvan de 2de afdeeling adelborsten gedetacheerd wordt, op slechts 2 maanden activiteit gerekend.

*a*II. De oudste leeraar in de hoogere wis-, natuur- en werktuigkunde is gepensionneerd en in afwachting van een opvolger zullen zijne lessen tijdelijk worden waargenomen door 2 ander

leeraren, waartegen, met het oog op het betrekkelijk gering aantal adelborsten bij het instituut ter opleiding, voor het oogenblik geene bezwaren bestaan. Voor ieder hunner wordt, ter vergoeding dezer extra-diensten, een bedrag van f 400 aangevraagd, waartegenover staat, dat het traktement ad f 3200 van eerstbedoelden leeraar is vervallen.

De onderwijzer in het hand- en rechtlijnig teekenen heeft geen vaste aanstelling. Het is gewenscht daarin te voorzien en den tegenwoordigen titularis, die respectievelijk sedert 1888 en 1897 met die vakken belast is en zeer goed voldoet, vast aan het instituut te verbinden, evenals zulks bij verreweg de meeste inrichtingen voor middelbaar onderwijs het geval is.

Hij geniet thans f 1075 's jaars. Eene geringe verhooging van f 125 wordt voor hem aangevraagd, ten einde zijne jaarlijksche bezoldiging te kunnen brengen op f 1200.

*a*III. Met 1 September 1900 kan het aantal luitenants der mariniers voor het onderwijs aan de adelborsten voor de mariniers enz., wederom met één worden verminderd, in verband waarmede de benoodigde gelden voor één gedurende het geheele jaar en één gedurende 8 maanden zijn aangevraagd.

De post voor onderwijs in de muziek, dansen, zwemmen enz. is, in verband met de eventueele vaste aanstelling van een onderwijzer in het teekenen, met diens bezoldiging ad f 1075 verminderd.

*a*V, *b*I, *b*II, *b*III en *b*V. De bedragen bij deze onderdeelen uitgetrokken houden verband met het aantal adelborsten in opleiding en het gewijzigde leerplan, hiervoren bij de toelichting op *a*I bedoeld.

Het cijfer voor de voeding op het instituut is f 0,03 lager gesteld kunnen worden dan voor 1899, berekend naar de uitgaven over 1898, en is thans f 0,73 per hoofd volgens art. 34 *b*II.

De kosten voor de rantsoenen buiten- en binnengaats zijn overeenkomstig die, aan boord voor de actieve zeemacht.

Art. 36. *a* I. Het zeetraktement der zeeofficieren is in overeenstemming met de bij art. 31 nieuw voorgestelde regeling.

Voor den luitenant ter zee gedetacheerd op het instructievaartuig en den officier-machinist, die mede embarkeert, is gedurende één maand f 50 tafeltoelage uitgetrokken, omdat gerekend wordt, dat bedoelde bodem ongeveer 30 dagen buiten de haven van Hellevoetsluis zal vertoeven, en die officieren alsdan niet in de gelegenheid zullen zijn deel te nemen aan de tafel aan boord van Hr. Ms. wachtschip aldaar, in welk geval zij recht hebben op de tafeltoelage voor buitengaats.

a II. Voor den leeraar in de wiskunde, die door ijver, bekwaamheid en nauwgezette plichtsbetrachting daarvoor ten volle in aanmerking komt en slechts f 1800 's jaars geniet, is eene traktementsverhooging van f 200 aangevraagd.

Voor een nieuw aan te stellen leeraar in de talen (Fransch, Engelsch en Hollandsch) is een traktement van f 1400 's jaars uitgetrokken.

Tot nu toe worden de lessen daarin gegeven, deels door het hoofd eener school te Hellevoetsluis, die daarvoor uit onderdeel *a* III f 300 's jaars ontvangt, deels door den leeraar in de wiskunde.

De uitkomsten hebben doen zien, dat het zeer wenschelijk is die vakken toe te vertrouwen aan een persoon, die geheel de bevoegdheid bezit, daarin als leeraar op te treden, vooral met het oog op de techniek, waartoe eene bijzondere studie vereischt wordt.

Tevens zal door het aanstellen van een afzonderlijken leeraar, het aantal lesuren in bedoelde vakken kunnen worden uitgebreid, hetgeen hoog noodig gebleken is, terwijl bovendien het voordeel verkregen wordt, dat het aantal lesuren van den leeraar in de wiskunde, die ongetwijfeld te veel zijn, kunnen worden verminderd, en deze laatste zich onverdeeld aan zijn eigen leervak zal kunnen wijden.

b III. Onder het bedrag van f 4 320 voor aanschaffing en vernieuwing van instrumenten enz. is begrepen eene som van f 1 100 voor eene accumulatoren-batterij, noodig bij het onderwijs in de electro-techniek.

Art. 38. *a* I (1) 5 onderwijzers, n.l. 4 bij de opleiding te Amsterdam, waarvan 3 à f 1000 en 1 à f 900 's jaars; en 1 à f 900 's jaars; en 1 à f 750 te Hellevoetsluis.

Door plaats gehad hebbende mutatiën kan dit onderdeel f 150 lager geraamd worden dan voor 1899.

Art. 38. *b* III. Dit onderdeel is eenigszins verhoogd, met het doel om meer personeel van de zeemacht, dan tot nu toe het geval was, bij de normaal-schietschool, de cursussen in de gymnastiek, het schermen enz. te kunnen doen volgen, ten einde daardoor in staat gesteld te worden, om binnen een niet te lang tijdsverloop, over voldoende onderwijskrachten in genoemde vakken te kunnen beschikken, ter verdeeling over de vloot en de verschillende opleidingen.

Art. 41. De berekening van dit artikel is gegrond op de raming van de samenstelling en beweging der actieve zeemacht, volgens de bemanningslijsten voor het jaar 1900 (bijlage D. dezer begrooting), en op de prijzen in 1899 voor de verschillende artikelen van schafting besteed.

De kosten van het dagelijksch rantsoen zijn:

voor Curaçao	f 0.57
„ binnenslands	0.38 en
„ buitengaats	0.61

Om de redenen vermeld bij art. 41/1899, moet de vergelijking met de cijfers voor 1898 achterwege blijven.

De verwijzing van het onderdeel B I (Torpedodienst) naar Bijlage F, betreft de daartoe behoorende schepen.

Bij de bedragen, voorkomende in bijlage F achter elk schip, is rekening gehouden met de posten, bedoeld onder C, D en *a*,

waarmede het brutocijfer van dit artikel is vermeerderd of verminderd.

Art. 45, I. De ondervinding heeft aangetoond, dat het voor 1899 uitgetrokken bedrag van f 35 000 te gering is. Vooral een beduidende hoogere uitgaaf voor geneesmiddelen, sedert het verstrekken van vrije geneeskundige hulp en medicijnen voor den buitendienst werd uitgebreid, is daarvan de voornaamste oorzaak.

Bovendien is onder de verhooging ad f 6000, een bedrag van f 1000 begrepen voor de aanschaffing van een stel Krukenberg's slingerapparaten, dienende ter bestrijding en genezing van verstijving van ledematen, kromstelling van vingers enz., voor welke gebreken ieder jaar tal van lijders voor den militairen dienst ongeschikt moeten worden verklaard.

Art. 47*c*. In 1898, toen ook het contingent voor de zeemilitie 510 man bedroeg, beliepen de uitgaven voor het transporteeren van zeemiliciens ± f 2800, zoodat het niet geraden voorkomt den betrekkelijken post te verminderen.

Voor 't eerst bij de begrooting voor 1898 werd de post „transport zeemiliciens" van f 2000 tot f 3000 verhoogd, zulks met het oog op de opkomst voor de herhalingsoefeningen.

Art. 53. Voor 1900 wordt f 1200 meer aangevraagd dan voor 1899 is toegestaan, wegens de noodzakelijke benoeming van een derden adjunct-commissaris der loodsen op de standplaats Rotterdam, zoo ten gevolge van de steeds vermeerderende werkzaamheden aldaar als van den dienst in 't algemeen in het 4de en 5de district.

Art. 55. In verband met eene ontvangst van loodsgelden over 1898 van f 2 008 833,74[5] tegen eene raming van f 1 950 000 en in de eerste 4 maanden van 1899 van ruim f 22 000 meer dan over gelijk tijdvak van 1898 is de raming der uitgaven van dit artikel voor 1900 verhoogd tot f 1 188 445, zijnde deze gegrond op eene vermoedelijke opbrengst van loodsgelden van f 2 000 000.

Voor de schippers der 2de klasse, kweekelingen der 2de klasse en matrozen is f 37 000 meer uitgetrokken dan voor 1899 en zulks ter vergoeding der kosten hunner voeding aan boord. Ten gevolge van een in het voorjaar van 1899 plaats gehad hebbende vermindering van aandeelen in de loodsgelden voor sommige loodsstandplaatsen is echter het totaal bedrag der geraamde uitgaven voor 1900 niet hooger dan dat der gedane over 1898.

Art. 58, *b*. Het meerder aangevraagde ad f 20 000 is noodzakelijk wegens de in de laatste jaren gebleken steeds stijgende uitgaven voor de stoomloodsdiensten te IJmuiden en Hoek van Holland en voor huur van sleepbooten voor het aan boord zetten van loodsen. De uitgaven zullen evenwel verminderen, wanneer de Rijksstoomloodsvaartuigen in dienst zullen zijn gesteld.

Art. 67 *g*. Aangezien in verband met den stand der werkzaamheden en rekening houdende met de in het vooruitzicht zijnde wijziging in de seinmiddelen der Koninklijke Nederlandsche Zeemacht, van het voor het jaar 1898 toegestane bedrag ter aanschaffing van seinmiddelen ten behoeve der militaire kustwacht geen gebruik werd gemaakt, wordt andermaal een daartoe strekkend bedrag op deze begrooting gebracht.

Art. 68 is *f* 725 lager kunnen worden geraamd, omdat, wegens het verleend eervol ontslag aan den chef der hydrographie, voor den nieuwen titularis f 900 bezoldiging minder kan worden uitgetrokken. Evenwel is, in verband met de nieuwe regeling van de zeetraktementen van de zeeofficieren, f 175 meer moeten worden geraamd voor zeetraktement voor 3 in dat artikel begrepen luitenants ter zee der 1e klasse, ieder à f 100 's jaars, waarvan 1 berekend voor het geheele jaar en 2 voor $4^1/_2$ maand.

Van den restitutiepost uit het Ie hoofdstuk der begrooting van Nederlandsch-Indië, voor de betaling van het personeel van het Indisch gedeelte der hydrographie, voor 1900 geraamd op f 10 340, komt een bedrag van f 800 voor op art. 2, in verband met het voornemen om de 2 knechts bij het Indische bureau dienst doende onder de beambten van het Departement van Marine op te nemen en van eene vaste aanstelling te voorzien, onder toekenning eener bezoldiging van f 400 's jaars ieder.

Art. 69. Omdat thans het geheele bedrag der kosten voor de vervaardiging en het uitgeven van Nederlandsche en Indische zeekaarten enz. ten laste van dit artikel is gebracht, moet de omschrijving daardoor eenigszins gewijzigd worden. Ten laste van het Ie hoofdstuk der begrooting van Nederlandsch-Indië wordt van het artikel eene bijdrage afgetrokken, welke in haar geheel f 22 000 bedraagt en verdeeld is over de artt. 2, 68 en 69.

Art. 71, *a* I. Voor zeetraktement van de zeeofficieren, geplaatst aan boord van de opnemingsvaartuigen voor de militaire hydrographie is, in verband met de nieuwe regeling van de zeetraktementen van de zeeofficieren, *minder* kunnen worden uitgetrokken . . . . f 625

terwijl *meer* is moeten worden geraamd voor soldij van de stuurlieden, welke gebracht is van f 36 op f 40,	f 87	
en voor toelagen van onderofficieren en minderen	38	
		125
zoodat onderdeel *a* en derhalve ook het artikel *minder* is kunnen worden geraamd een bedrag van. . . .		f 500

PLAN van aanbouw, wijziging, herstelling en onderhoud van schepen en vaartuigen, tot grondslag strekkende van de begrooting voor 1900.

Nieuwe aanbouw.

De bouw van het in 1898 op 's Rijks werf te Amsterdam

in aanbouw gebrachte pantserschip „Koningin Regentes" zal worden voortgezet.

Daartoe wordt gevorderd aan arbeidsloon een bedrag van f 367 500, aan materialen en werkzaamheden door particulieren ten behoeve van den romp en voor uitrustingsartikelen f 983 000, voor een gedeelte van het artillerie-materieel f 566 520, voor een gedeelte van het torpedo-materieel f 67 400, voor werktuigen en ketels f 135 080, en voor werktuigen en ketels voor de stoomsloepen van 30 en 28 Eng. vt. voor dien bodem f 8000.

De bouw van het tweede schip van het type van het pantserschip „Koningin Regentes" (romp en hoofdwerktuigen) waarvoor onlangs gecontracteerd is met de Maatschappij voor scheeps- en werktuigbouw „Fijenoord" te Rotterdam voor de som van f 1 894 600, zal in 1900 worden voortgezet en stelt men zich voor daaraan te verwerken f 950 000.

Voor de levering van het eerste gedeelte van het torpedomaterieel wordt eene som van f 85 700 uitgetrokken en voor de machines en ketels van de stoomsloepen van 30 en 28 Eng. vt. f 8000.

Aan 's Rijks werf te Amsterdam zal, bij goedkeuring van het daaromtrent voorgestelde, worden opgedragen de bouw van een pantserschip voor binnenlandschen dienst, waarvan de Memorie van Toelichting nadere gegevens bevat.

Aan arbeidsloon zal worden verwerkt f 22 100, voor de aanschaffing van materialen voor dien romp wordt uitgetrokken een bedrag van f 110 000, terwijl is opgebracht het eerste gedeelte van de kosten van werktuigen en ketels, ten bedrage van f 55 000.

Aan de particuliere industrie hier te lande zal worden toevertrouwd de bouw eener kanonneerboot, waaromtrent verwezen wordt naar de Memorie van Toelichting. Voor het eerste gedeelte is uitgetrokken eene som van f 50 000.

De bouw van drie torpedobooten zal, na goedkeuring der begrooting, worden opgedragen aan eene specialiteit op dat gebied in het buitenland. Voor bijzonderheden wordt verwezen naar de Memorie van Toelichting.

Voor den bouw wordt uitgetrokken f 570 000, en voor het eerste gedeelte van het artillerie- en torpedomaterieel respectievelijk f 40 000 en f 140 000.

Wijziging.

Nihil.

Herstelling en onderhoud.

De verschillende in en buiten dienst zijnde schepen en vaartuigen met hunne werktuigelijke inrichtingen en inventaris-

goederen zullen bij de werven, waar zij dienst doen of opgelegd zijn, de noodige herstelling ondergaan, worden onderhouden en aangevuld. Daarbij ligt het in het voornemen, voor zooveel noodig en mogelijk, der particuliere nijverheid zoodanige werkzaamheden en leveringen op te dragen, welke aan haar met goed gevolg kunnen worden toevertrouwd.

De werkzaamheden welke bij de Rijkswerven zullen worden uitgevoerd bestaan in:

aan 's Rijks werf te Amsterdam:

de gewone onderhoudsvoorzieningen aan schepen en vaartuigen en het weder in conservatiebrengen na buiten dienststelling, zoomede de verstrekking van behoeften aan de schepen buitenslands:

aan 's Rijks werf te Willemsoord:

de gewone onderhoudsvoorzieningen aan schepen en vaartuigen en het weder in conservatiebrengen na buiten dienststelling, met uitzondering van het fregat „Koningin Emma der Nederlanden", dat voorloopig met zoo gering mogelijke kosten — evenals de andere fregatten — zal worden opgelegd; de gereedmaking van de pantserdekschepen, die voor tochten buitengaats in aanmerking komen, zoomede de voorzieningen na binnenkomst; de pantserdekschepen „Zeeland" en „Utrecht" zullen resp. 1 November en 1 December 1900 ter versterking van het auxiliair-eskader in Oost-Indië van hier vertrekken:

aan 's Rijks werf te Hellevoetsluis:

de gewone onderhoudsvoorzieningen aan schepen en vaartuigen en het weder in conservatiebrengen van die, welke in dienst zijn geweest.

Een der schoeners zal eene belangrijke voorziening ondergaan; voor machine- en ketelreparatie wordt op art. 17 een bedrag van f 25 000 geraamd.

Raming van de samenstelling en beweging der actieve zeemacht volgens de vastgestelde bemanningslijsten voor het jaar 1900.

A. ZEEMACHT IN OOST-INDIË.

BESTEMMING.	STERKTE. Euro-peanen.	STERKTE. Inlan-ders.	Totaal.
I. *Auxiliair eskader.*			
1 pantserschip „Piet Hein"	255	54	309
2 pantserdekschepen „Holland" en „Friesland"	558	122	680
1 pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden"	1) 272	60	332
1 fregat „Tromp".	2) 266	50	316
	1351	286	1637
II. *Indische Militaire Marine.*			
1 pantserdekkorvet „Sumatra"	137	44	181
1 flottieljevaartuig „Java". . , . . .	75	29	104
1 „ „Borneo".	75	27	102
1 „ type „Ceram" . . .	55	27	82
2 flottieljevaartuigen type „Lombok". .	114	54	168
5 „ type „Nias" . . .	320	145	465
3 torpedobooten „Cerberus"	42	12	54
1 stoomopnemingsvaartuig „van Gogh".	27	54	81
1 „ „Macasser" .	22	59	81
1 wachtschip te Soerabaia.	3) 135	40	175
	1002	491	1493
Staf. . . , ...	4) 17		17
Bovenrol { 5 pct. Europeanen / 10 „ Inlanders }	118	78	196
	1137	569	1706

Toelichtingen.

1) Waaronder 1 luitenant ter zee, adjudant-commandant Java-divisie.

2) Als boven Atjeh-divisie.

3) Waaronder 1 luitenant ter zee, equipagemeester, 2 officieren-machinist, werktuigkundig ingenieur bij het marine-etablissement, 1 stuurman-majoor (tijdbal), 1 smidmajoor en 1 konstabel-majoor bij het marine-etablissement, 1 torpedomaker-majoor en 1 korporaal-torpedomaker bij het torpedo-atelier.

4) Waaronder 1 luitenant ter zee, adjudant van den Gouverneur-Generaal en 2 majoor-schrijvers, gedetacheerd bij het Departement der Marine, welke vroeger in de rolle van het wachtschip te Tandjong-Priok gevoerd werden en verder 1 luitenant ter zee en 2 majoor-schrijvers, die in verband met de opheffing van het wachtschip te Tandjong-Priok gedetacheerd worden aan het Departement der Marine.

B. SCHEEPSMACHT IN WEST-INDIË, VOOR BUITENLANDSCHEN DIENST EN VOOR POLITIETOEZICHT.

BESTEMMING.	Sterkte.	Aantal maanden in dienst.			Aantal … buiten
		Binnengaats.	Buitengaats.		
			Buiten de keerkringen.	Binnen de keerkringen	
I. *West-Indië.*					
1 korvet „Sommelsdijk" voor het station West-Indië.	98 [1]			12	
II. *Buitenlandsche dienst.*					
1 fregat „Koningin Emma der Nederlanden"	64 [2]	1	2	1.5	7.5
1 pantserdekschip „Zeeland" . . .	310	3	1.5	7.5	
1 „ „Utrecht" . . .	68 [3]	5	4.5	0.5	2
1 „ „Gelderland" . .	68 [4]	3			9
1 instructieschip „Nautilus". . . .	212 [5]	2.5	9.5		
III. *Politietoezicht.*					
1 schoener „Zeehond"	72	4	8		
1 schoener „Dolfijn"	47	4	8		
1 schoener „Argus".	5 [6]	3	5		4
Totaal . . .	944				

Toelichtingen.

1) Waaronder 8 inlandsche matrozen.

2) Alleen de officieren en mariniers; de overige bemanning gevoerd in de bovenrollen der wachtschepen; gedurende den tijd dat het schip in dienst is komen hierbij 216 koppen.

3) en 4) Alleen de officieren en mariniers; de overige bemanning gevoerd in de bovenrollen der wachtschepen (torpedomakers in het korps torpedisten); gedurende den tijd dat het schip in dienst is komen hierbij 242 koppen.

5) Waaronder 15 matrozen der 1e klasse en 145 jongens in opleiding.

6) Alleen officieren en mariniers; de overige bemanning, gevoerd in de bovenrol van het wachtschip te Willemsoord, bedraagt 26 koppen.

C. Binnenlandsche dienst.

BESTEMMING.	Sterkte.	Aantal maanden in dienst.	Aantal maanden buiten dienst.
I. *Torpedodienst.*			
Korps torpedisten en torpedomakers . . .	217 *a*)		
1 instructieschip voor torpedisten te Willemsoord	114 *b*)	12	
1 logementschip voor torpedisten te Hellevoetsluis	64 *c*)	12	
1 logementschip voor torpedisten te Amsterdam	45 *d*)	12	
II. *Defensiematerieel.*			
1 pantserschip „Kortenaer"	194 *e*)	12	
1 „ „Evertsen".	36 *f*)	$9\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$
2 monitors type „Bloedhond".	132 *g*)	12	
2 riviervaartuigen type „Isala"	50 *h*)	12	
1 kanonneerboot Willemsoord.	4 *i*)	8	4
1 „ Amsterdam	4 *j*)	7	5
1 „ Hellevoetsluis	4 *k*)	5	7
Herhalingsoefeningen zeemiliciens (510 man).		$1\frac{1}{4}$	
III. *Instructie- en Logementschepen.*			
1 instructieschip voor jongens „Wassenaer".	445 *l*)	12	
1 logementschip voor jongens en matrozen te Hellevoetsluis	226 *m*)	12	
1 logementschip voor zeemiliciens	628 *n*)	4	8
1 artillerie-instructieschip	151 *o*)	12	
1 instructieschip voor de Marine-reserve te Willemsoord met logementschip . . .	333 *p*)	12	
1 instructieschip voor de Marine-reserve te Rotterdam	128 *q*)	12	
IV. *Wacht- en Kostschepen.*			
1 wachtschip te Willemsoord.	1229 *r*)	12	
1 „ „ Hellevoetsluis	834 *s*)	12	
1 „ „ Amsterdam	561 *t*)	12	
1 dienstdoend kostschip te Rotterdam. . .	29	12	
1 „ „ „ Vlissingen. . .	29	12	
Totaal . . .	5457		

Toelichtingen. (Op de voorgaande tabel).

a) Hieronder zijn begrepen de torpedomakers van de schepen die geen vol jaar in dienst zijn „Evertsen", „Utrecht" en „Gelderland".

b) Waaronder 61 machinisten en stokers voor de torpedobooten. Gedurende 6 maanden komen hierbij 28 zeemiliciens-torpedist en 14 zeemiliciens-stoker.

c) Waaronder 34 mach. en stokers voor de torpedobooten.

d) Waaronder 25 mach. en stokers voor de torpedobooten.

e) Zonder de zeemiliciens; gedurende 6 maanden komen hierbij 77 zeemiliciens, gedurende de overige 6 maanden 77 vrijwilligers uit de bovenrollen der wachtschepen.

f) Alleen de officieren en mariniers, de overige 158 man uit de bovenrollen der wachtschepen (torpedomakers uit het korps torpedisten en torpedomakers); gedurende 6 maanden komen hierbij 77 zeemiliciens, gedurende de overige 3½ maand 77 vrijwilligers uit de bovenrollen der wachtschepen.

g) Als bij *e* 102 zeemiliciens en 102 vrijwilligers.

h) „ „ *e* 38 „ „ 38 „

i) Alleen de officieren en mariniers, de overige 16 man der equipage uit de bovenrollen der wachtschepen; gedurende 4¾ maand wordt de bemanning bovendien vermeerderd met 14 zeemiliciens.

j) Als boven 16 doch de zeemiliciens gedurende 6 maanden.

k) Als boven 16 doch de zeemiliciens gedurende 4¾ maand.

l) Waaronder 300 jongens; gedurende 6 maanden komen hierbij 2 zeemiliciens (kok en hofmeester).

m) Waaronder 145 jongens en 16 matrozen 1e kl. in opleiding voor kwartiermeester.

n) Officieren, mariniers en 510 zeemiliciens, de laatsten echter slechts 3 maanden en 1 week op de „Neptunus"; den overigen rijd doen zij dienst op het defensiematerieel en de wachtschepen. Het overige gedeelte der equipage van de „Neptunus", 66 koppen, is begrepen in de bovenrollen der wachtschepen.

o) Waaronder 80 man in opleiding voor kanonnier. Gedurende 6 maanden komt bij de bemanning 1 zeemilicien (kok).

p) Waaronder 280 koppen Marine-reserve.

q) „ 101 „ „

r) Waaronder 44 muzikanten, 49 koppen bij de opleiding van lichtmatrozen en 939 man bovenrol. Gedurende 1¼ maand komen hierbij 108 en gedurende 4¾ maand 94 zeemiliciens.

s) Waaronder 17 koppen bij de opleiding van leerling-machinist en 506 man bovenrol. Gedurende 1¼ maand komen hierbij 16 en gedurende 4¾ maand 2 zeemiliciens (ziekenverpleger).

t) Waaronder 8 koppen bij de opleiding van adspirant-administrateur, 183 koppen bij de kweekschool voor zeevaart en 263 man bovenrol. Gedurende 6 maanden komen hierbij nog 33 zeemiliciens.

OPGAVE:

an het verloop der verschillende rangen en graden van 1 Januari 898 tot 1 Januari 1899;

an de sterkte van het personeel, benoodigd in vredestijd, voor het ı het jaar 1900 aanwezige materieel;

an de sterkte van het personeel, benoodigd ter bemanning der vloot ı oorlogstijd en van het personeel gevorderd voor andere diensten ı oorlogstijd;

an het op non-activiteit zijnde personeel op den 1 Juli 1898;

an het aantal kanonniers, dat voor de bemanning der vloot in ɔrlogstijd wordt noodig geacht en van de aanwezige kanonniers.

EN EN QUALITEITEN.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1898.	1 Januari 1899.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1900 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit op 1 Juli 1898.	Sterkte benoodigd in vredestijd volgens programma Minister Jhr. Röell.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd volgens programma Minister Jhr. Röell.
:ier.	5	4	6	5	—	6	5
ı ter zee	25	25	27	23	6	28	22
-luitenant ter zee . . .	35	35	34	44	4	35	38
ıt ter zee der 1e klasse .	121	120	121	144	5	115	114
" " " 2e " .	231	232	198	269	24 1)	184	219
;t der 1e klasse	81	73	85	93	2 2)	—	—
" 2e "	35	40	—	—	—	—	—
" 3e "	38	39	—	—	—	—	—
der mariniers.	1	1	—	1	—	1	1
ıt-kolonel der mariniers .	4	4	—	1	1 3)	3	3
ı der mariniers	12	12	3	11	—	12	12
ıt der mariniers	20	19	22	25	—	30	31
;t 2e klasse der mariniers	4	10	—	—	—	—	—
3e " " "	12	6	—	—	—	—	—
ıt der mariniers	1	1	1	1	—	1	1
ʋartierm. der mariniers .	2	2	1	2	—	2	2
artierm. der mariniers .	3	3	—	1	—	3	3
ur van den geneesk. dienst.	1	1	1	1	—	1	1
ɜnd officier van gezondheid	5	5	5	5	—	5	5
v. gezondheid der 1e klasse	45	45	32	31	5 4)	31	28
" " " 2e "	23	22	38	48	—	40	38
er der 1e klasse	1	2	2	2	—	1	1
" 2e "	3	2	2	2	—	2	3
;pecteur v. administratie.	1	1	1	1	—	1	1

ʼaarvan 4 wegens ziekte en 7 zonder opklimming in de ranglijst en onder stilstand van ɜitstraktement.
ʼegens ziekte.
ld van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.
ʼaarvan 2 wegens ziekte.

RANGEN EN QUALITEITEN.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1898.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1899.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1900 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit op 1 Juli 1898.	Sterkte benoodigd in vredestijd volgens programma Minister Jhr. Röell.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd volgens programma [header cut off]
Inspecteur van administratie . .	2	2	3	3	—	3	
Officier v. administratie der 1e kl.	24	24	26	24	4[1])	26	
„ „ „ „ 2e „	49	48	35	43	7[2])	33	
Adjunct-administrateur	15	9	12	12	—	—	—
Adspirant-administrateur. . . .	—	4	—	—	—	—	—
Officier-machinist der 1e klasse .	6	7	27	27	1	27	
„ „ „ 2e „	25	25	—	—	1	—	—
Opperschipper	15	14	19	18	—	29	
Schipper	19	19	24	34	—	22	
Bootsman	146	149	110	133	—	116	1
Kwartiermeester.	174	187	175	208	—	161	1
Opperkonstabel	2	3	10	8	—	4	
Konstabel-majoor	20	21	16	25	—	21	
Sergeant-konstabel	75	71	69	77	—	72	
Korporaal-konstabel	78	86	74	78	—	75	
Timmerman-majoor	10	10	5	4	—	5	
Sergeant-timmerman	32	33	18	20	—	17	
Korporaal-timmerman	27	24	23	34	—	23	
Timmerman	2	6	8	8	—	4	
Bottelier-majoor	8	8	5	4	—	5	
Sergeant-bottelier	38	31	18	19	—	21	
Korporaal-bottelier	32	29	31	41	—	26	
Bottelier	6	9	20	16	—	26	
Ziekenverpleger-majoor	8	8	5	4	—	6	
Sergeant-ziekenverpleger . . .	40	40	21	24	—	21	
Korporaal-ziekenverpleger . . .	32	33	29	43	—	26	
Ziekenverpleger	11	21	13	11	—	17	
Schrijver-majoor	18	17	14	17	—	12	
Sergeant-schrijver	75	71	36	45	—	41	
Korporaal-schrijver	21	17	50	52	—	44	
Schrijver	9	10	7	12	—	5	
Sergeant-hofmeester	37	33	41	42	—	45	
Korporaal-hofmeester	—	7	48	63	—	35	
Hofmeester	36	42	25	19	—	29	
Sergeant-kok	46	47	49	57	—	43	
Korporaal-kok.	55	43	63	67	—	55	
Kok	36	35	45	34	—	40	

5) Waarvan 1 wegens ziekte.
6) Waarvan 2 wegens ziekte.

N EN QUALITEITEN.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1898.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1899.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1900 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit op 1 Juli 1898.	Sterkte benoodigd in vredestijd volgens programma Minister Jhr. RÖELL.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd volgens programma Minister Jhr. RÖELL.
:er	8	7	25	21	—	26	24
ıker	11	12	47	52	—	42	41
. . . .	45	46	35	41	—	25	22
ler 1e klasse	762	756	575	690	—	652	802
„ 2e „	624	680	582	780	—	561	795
„ 3e „	894	754	747	796	—	811	752
roos	289	237	279	307	—	300	240
. . . .	611	747	750	315	—	—	315
en-matroos	2898	2801	510	1408	—	510	1256
. . . .	40	41	44	44	—	44	44
erstuurman	2	3	1	—	—	—	—
ırman-majoor	7	8	7	7	—	—	—
geant-stuurman	36	29	8	7	—	—	—
poraal-stuurman . . .	18	9	4	4	—	—	—
ırmansleerling 1e klasse	3	—	—	—	—	—	—
geant-provoost	23	17	8	8	—	—	—
poraal-provoost	7	3	—	—	—	—	—
maker-majoor	4	5	—	—	—	—	—
geant-zeilmaker	21	19	2	2	—	—	—
poraal-zeilmaker . . .	4	1	1	1	—	—	—
d-majoor	8	8	5	5	—	—	—
geant-smid	18	17	4	4	—	—	—
smaat	23	16	—	—	—	—	—
ste-kleermaker	9	8	—	—	—	—	—
poraal-kleermaker . . .	7	6	—	—	—	—	—
poraal-schoenmaker . .	42	40	—	—	—	—	—
oedomaker	1	1	3	2	—	3	1
ıaker-majoor	10	11	13	12	—	16	15
torpedomaker	45	50	58	50	—	61	76
l- „	40	42	59	53	—	56	73
ıaker	—	5	—	—	—	—	—
pedist	4	4	4	4	—	4	4
-majoor	12	12	16	16	—	12	24
torpedist	26	25	26	26	—	26	15
l- „	36	30	31	36	—	27	30
der 1e klasse	48	51	52	72	—	—	—
„ 2e „	33	21	10	54	—	—	—
chinist der 1e klasse . .	62	65	72	73	—	68	63
„ 2e „ . .	—	—	—	—	—	—	—

RANGEN EN QUALITEITEN.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1898.	1 Januari 1899.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1900 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit op 1 Juli 1898.	Sterkte benoodigd in vredestijd volgens programma Minister Jhr. Röell.
Machinist der 1e klasse	82	79	77	110	—	78
Machinist der 2e klasse	80	75	91	180	—	93
Aspirant-machinist	37	30	92	112	—	50
Leerling- „	39	48	—	—	—	—
Sergeant-stoker	21	31	27	25	—	51
Korporaal-stoker	279	284	396	359	—	431
Stoker der 1e klasse	362	338	244	334	—	284
„ „ 2e „	111	96	177	219	—	280
„ „ 3e „	10	67	—	—	—	—
Zeemilicien-stoker	—	—	—	351	—	—
Adj.-onderofficier der mariniers. .	3	3	—	2	—	—
Sergeant-majoor	12	13	3	5	—	3
Sergeant	89	96	53	55	—	52
Korporaal	159	140	117	159	—	114
Marinier der 1e klasse	452	437	—	—	—	—
„ „ 2e „	478	513	1142	1626	—	1171
„ „ 3e „	589	755	—	—	—	—
Sergeant-tamboer	1	1	—	—	—	—
„ hoornblazer	1	1	—	—	—	—
Korporaal-tamboer	3	3	—	—	—	—
Tamboer der 1e klasse	23	26	—	—	—	—
„ „ 2e „	25	19	64	71	—	61
„ „ 3e „	30	46	—	—	—	—
Sergeant- of korporaal-pijper . .	1	1	—	—	—	—
Pijper der 1e klasse	8	8	—	—	—	—
„ „ 2e „	9	7	22	23	—	22
„ „ 3e „	12	14	—	—	—	—
Sergeant-majoor-schrijver . . .	3	3	—	—	—	—
Sergeant-schrijver	3	3	—	—	—	—
Korporaal „	3	2	—	—	—	—
Fourier „	8	8	—	—	—	—
Meester-geweermaker	3	2	—	—	—	—
Meester-kleermaker	1	1	—	—	—	—
Hoofdmagazijnknecht	1	1	—	—	—	—
Magazijnknecht	3	3	—	—	—	—
Onderofficieren, beh. tot den staf	—	—	—	35	—	—
Marine-Reserve. Luitenant ter zee der 1e kl.	7	7	—	—	—	—
Marine-Reserve. „ „ „ „ 2e „	7	9	21	5	—	—
Marine-Reserve. Adelborst der 1e klasse . .	23	25	28	—	—	—

EN QUALITEITEN.	Feitelijke sterkte op: 1 Januari 1898.	1 Januari 1899.	Sterkte benoodigd in vredestijd met het materieel, waarop in 1900 mag gerekend worden.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd.	Personeel op non-activiteit op 1 Juli 1898.	Sterkte benoodigd in vredestijd volgens programma Minister Jhr. Röell.	Sterkte benoodigd in oorlogstijd volgens programma Minister Jhr. Röell.
;ewoon adelborst . .	24	26	26	—	—	—	—
; der 1e klasse. . .	57	120	90	—	—	—	—
„ 2e „ . . .	99	106	110	—	—	—	—
ist der 1e klasse . .	9	18	—	—	—	—	—
„ 2e „ . .	9	16	5	—	—	—	—
ıachinist der 1e klasse	—	—	—	—	—	—	—
„ „ 2e „	—	—	—	—	—	—	—
ist der 1e klasse . .	3	5	7	—	—	—	—
„ 2e „ . .	6	5	12	—	—	—	—
ınt-machinist . . .	13	26	32	—	—	—	—
g-machinist	1	15	23	—	—	—	—
ıt-stoker	—	—	—	—	—	—	—
aal- „	4	4	4	—	—	—	—
der 1e klasse . . .	11	21	20	—	—	—	—
„ 2e „ . . .	1	2	3	—	—	—	—
Totaal . . .	11880	12108	8627	10597	60	7552	10325

; bestaande materieel in oorlogstijd van het benoodigde aantal te kunnen voorzien, zijn benoodigd: 392 kanonniers der 1e klasse, ers 2e klasse.

1sten Januari 1899 waren aanwezig: 308 kanonniers der 1e klasse, ers der 2e klasse.

OPGAAF DER SOMMEN BESTEED VOOR SCHEPEN IN AANBOUW, IN DIENST EN BUITEN DIENST, GEDURENDE HET JAAR 1898, VOLGENS DE DAARVAN GEHOUDEN LIVRETTEN.

NAMEN DER SCHEPEN.	BEDRAG.	NAMEN DER SCHEPEN.	BEDRA
IN AANBOUW.		Kanonneerbooten:	
Koningin Regentes	f 156 722-33^5	Bulgia	f 29
Holland	841 388,22	Dufa	37
Zeeland	986 325,52	Hadda	19
Friesland	833 180,99^5	Hefring	46
Utrecht	1 194 446,67^5	Vali	12
Gelderland	1 320 259,75	Bever	—
Noordbrabant	900 750.22^5	Brak	21
IN DIENST.		Fret	
		Vischtorpedobooten:	
Pantserschepen:		Ardjoeno	4
Evertsen	55 003,09^5	Batok	19
Kortenaer	2 715,50	Dempo	18
Piet Hein	81 014,19	Habang	
Prins Hendrik der Ned.	9.00	Idjen	
Pantserdekschepen:		Cycloop.	
Koningin Wilh. d. Ned.	20 522,16^5	Empong	44
Holland	53 592,48^5	Foka	
Zeeland	45 981,11	Krakatau	
Friesland	123 387,59^5	Lamongan	2
Monitors:		Makjan	2
Bloedhond	84,00	Nobo	19
Cerberus	17 422,33	Hekla	12
Krokodil	8 072,44	Overige torpedobooten:	
Riviervaartuigen:		Directie Amsterdam	—
Isala	554,47^5	" Willemsoord	15
Merva	325,07^5	" Hellevoetsluis	14
Mosa	6 013,20^5	Politievaartuigen:	
Rhenus	4 058,16	Zeehond	251
Fregatten:		Dolfijn	117
Johan Willem Friso	8 329,33^5	Argus	24
Van Speyk	6 225,10	Opnemingsvaartuigen:	
Atjeh	2 382,53^5	Geep	
Koning. Emma d. Ned.	7 289,05	Raaf	14
Tromp	26 238,24	Instructievaartuigen:	
De Ruyter	4 578,91	Urania	84
Korvetten:		Aruba	
Sommelsdijk	6 559,65	Ever	2
Alkmaar	— 2 664,01	Gier	97
Schoeners:		Havik	47
Suriname	12 960,84^5	Das	13
Bonaire	— 3,00	Bellona	1092

EN DER SCHEPEN.	BEDRAG.	NAMEN DER SCHEPEN.	BEDRAG.
ver	f 239,48^5	Rhenus	f 1 394,55
ix	7 848,23^5	Vahalis	192,87^5
ilus	20 616,52^5	Fregatten:	
r	– 2 280,39	Johan Willem Friso	– 9 600,37^5
. van Wassenaer	20 918,08	van Speyk	– 237 078,12
x	251,00	Tromp	15 645,27
l6	982,88^5	Korvetten:	
in	576,71^5	Sommelsdijk	9 583,23^5
achtschepen:		Alkmaar	– 84 279,12
f Hertog v. Nassau	19 312,29	Schoener:	
Maurits der Ned.	14 372,39	Bonaire	– 2 417,33^5
Galen	19 133,81	Raderschip:	
gementschepen:		Valk	– 7 788,23
unus	– 17 919,55^5	Kanonneerbooten:	
aan	3 892,93^5	Balder	113,06
tel	4 817,48	Broga	324,32
Loo	3 772,79^5	Freijer	530,92^5
l	9 637,11^5	Hadda	1 501,13^5
omb. en stoomsloep.		Hefring	1 454,94
tie Amsterdam	353,62	Heimdall	291,07^5
Willemsoord	2 115,34^5	Njord	971,70
Hellevoetsluis.	1 084,10	Thor	639,87^5
rsen	– 528,08^5	Tyr	706,77
		Udur	2 288,99
BUITEN DIENST.		Ulfr	135,16^5
ntserschepen:		Vali	2 112,42
enaer	37 207,28^5	Vidar	256,83
rpioen	– 2 375,33	Wodan	595,44
	– 3 883,22^5	Bever	2 950,80^5
ntserdekschip:		Brak	1 841,02
ngin Wilh. d. Ned.	104 094,89	Fret	– 65 391,26^5
nitors:		Dog	598,91
ier Claeszen	3 734,07^5	Hydra	551,67^5
k	– 1 751,05	No. 3	411,30
dor	1 519,22^5	Vischtorpedobooten:	
lhond	– 2 050,82	Ardjoeno	7 658,95
aard	– 4 059,29	Dempo	1 046,12^5
p	– 2 736,98	Goentoer	40,99^5
	– 2 665,31	Habang	– 1 125,46
ia	– 2 417,31	Idjen	– 268,09^5
er	– 2 351,37^5	Cycloop	5 054,70^5
gerlee	365,27^5	Empong	891,30
vriervaartuigen:		Foka	1 256,03
	1 499,19	Krakatau	129,15
a	1 340,43	Lamongan	461,14
	556,22	Makjan	507,87

Namen der schepen.	Bedrag.	Namen der schepen.	Bedrag
Nobo	*f* 1 065,91	Lyna	*f* 920
Etna	1 070,95^5	Sperwer . . .	4 287
Hekla	14,58^5	Pollux	1 876
Overige torp.booten:		Logementschepen:	
Directie Amsterdam .	59,48	Neptunus . . .	10 958
„ Willemsoord .	6 018,23	No. 7.	14
„ Hellevoetsluis.	4 446,36	Stoombarkassen en Stoomsloepen:	
Politievaartuig:			
Argus	6 340,33	Directie Amsterdam .	3 665
Instructieschepen:		„ Willemsoord .	799
Aruba	8,67^5	„ Hellevoetsluis.	75
Ever	2 697,22^5	Diversen . . .	558

OPGAAF VAN DE GERAAMDE KOSTEN DER VERSCHILLENDE OPLEIDINGEN, VOORKOMENDE IN DE BEGROOTING VOOR 1900.

Bestemming der opleiding.	Raming voor 1900. Artikel.	Raming voor 1900. Bedrag.
I. Adelborsten bij het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord . .	34	*f* 125 392,44
II. Adspirant-administrateurs . . .	35	13 308,42
III. Leerlingen-machinist	36	40 792,18
IV. Jongens bij de Kweekschool voor Zeevaart	37	37 655,00
V. Voortgezette opleidingen. . . .	38	
a. matrozen en jongens		12 380,00
b. lichtmatrozen aan boord van het Wachtschip te Willemsoord . .		150,00
c. kanonniers		270,00
d. ziekenverplegers bij het hospitaal te Hellevoetsluis		150,00
e. timmerlieden		1 000,00
f. herhalingscursus voor machinisten .		1 070,00
g. practische cursus voor adspirant-machinisten		6 120,00
h. stoker tot geweermaker . . .		100,00
i. koks en hofmeesters		650,00
j. cursus in de gymnastiek . . .		1 600,00
VI. Studenten aan de Universiteiten . .	39	20 000,00
VII. Kosten van examens	40	7 600,00

UIT DE PERS.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant" van 1 October 1899.

De Marinebegrooting voor 1900. — Ingevolge 's Ministers toezegging, bij de behandeling van de Marinebegrooting voor het jaar 1898 gedaan, onderwerpt de thans ingediende begrooting aan het oordeel der Volksvertegenwoordiging een aanvrage van gelden voor defensie-materieel, meer speciaal bestemd voor de verdediging van Nederland; terwijl daarmede gepaard gaat een uiteenzetting van 's Ministers denkbeelden aangaande de organisatie van het geheele marine-materieel.

Voor de derde maal alzoo binnen een zevental jaren een organisatie-plan, dat tot leidraad moet strekken voor nieuwen aanbouw ten behoeve onzer vloot. Gelukkig evenwel voor hen, wier vertrouwen in het beleid van het marinebestuur aan het wankelen werd gebracht door de herhaalde klacht over discontinuïteit van denkbeelden aangaande het vereischte marine-materieel, is het oordeel van den tegenwoordigen Minister, wat betreft de taak der zeemacht, geheel en wat de organisatie aangaat op weinig na in overeenstemming met hetgeen dienaangaande door den Minister VAN DER WIJCK reeds werd ontvouwd.

Zullen wij, niettegenstaande dat opnieuw het verlangen hooren uitspreken van een deel der Volksvertegenwoordiging om regeling dezer materie, hetzij bij de wet, hetzij bij algemeenen maatregel van bestuur?

Wij twijfelen er niet aan, doch evenmin aan het fiasco, dat elke poging, door de regeering in dien geest bij de Tweede Kamer aangewend, zoude lijden.

Ook de Minister RÖELL is blijkbaar deze meening toegedaan, waar wij in de toelichting lezen, dat van een poging tot vaststelling eener organisatie als bovenbedoeld, na de herhaald gebleken moeilijkheden en bezwaren, geheel wordt afgezien, en het vertrouwen wordt uitgesproken, dat de Staten-Generaal in een uiteenzetting van 's Ministers denkbeelden omtrent de samenstelling en inrichting der zeemacht genoegzamen grond zullen vinden om den verderen opbouw van de vloot geregeld te doen voortzetten.

Toch zouden wij het van belang achten, indien de Tweede Kamer zich duidelijker uitsprak en door een votum de al of niet wenschelijkheid eener organieke vaststelling der zeemacht,

hetzij bij de wet, hetzij bij algemeenen maatregel van bestuur, te kennen gaf. Het hoofd van het marine-departement zou dan in deze op een zuiverder standpunt ten opzichte van de Kamer komen te staan, en de tot nu toe jaarlijks bij de begrooting gehouden gedachtenwisselingen over dit onderwerp zouden althans meer vruchtdragend zijn.

Zal het materieel er van lieverlede wel komen ook zonder vaststelling eener organisatie, het personeel kan niet zoo gemakkelijk stuksgewijze worden aangeschaft, doch vereischt voorafgaande vorming, wil het op het gewenschte oogenblik beschikbaar zijn. In dit opzicht is dus wellicht een vastgestelde organisatie van meer gewicht, en waar de Minister, blijkens de toelichting op de begrooting, een belangrijke vermindering van personeel beoogt, naarmate uitvoering wordt gegeven aan zijn programma, kan het van belang zijn die inkrimping en verdere wijzigingen in het personeel volgens een vast stelsel te doen plaats hebben en voor te bereiden, wil men teleurstellingen vermijden, waaraan de geschiedenis van ons zeewezen maar al te rijk is.

Wat de taak der zeemacht betreft, refereert de Minister zich geheel aan hetgeen door zijn voorganger, den Minister VAN DER WIJCK, daaromtrent bij de begrooting voor 1897 is aangegeven. Omtrent die taak, zooals zij daarbij werd vastgesteld, kan weinig verschil van meening heerschen; onnoodig dan ook daarover thans nader uit te weiden. Anders is het gesteld met de organisatie van het materieel, door den tegenwoordigen Minister voorgesteld. Hoewel deze in hoofdzaak overeenkomt met het programma VAN DER WIJCK, loopen, ondanks de wrijving van gedachten, die daarover reeds in de Volksvertegenwoordiging en daarbuiten vroeger heeft plaats gehad, de meeningen nog te veel uiteen om den Minister een onbestreden aanneming zijner voorstellen van aanbouw te mogen voorspellen.

In de kolommen van dit blad gaven wij reeds op 17, 18 en 19 Maart van dit jaar uiting aan onze denkbeelden betreffende de inrichting onzer defensie ter zee; genoeg zij het daarom, wanneer wij ons thans bepalen tot een beschouwing van het materieel, dat door dezen Minister in afwijking van het programma VAN DER WIJCK wordt voorgesteld.

De splitsing van het organisatie-plan in drie rubrieken door beide Ministers maakt een vergelijking gemakkelijk.

Wat de eerste twee rubrieken betreft, kunnen wij, evenals de toelichtingen, kort zijn. Door de aanneming der begrootingen voor 1898 en '99 werd de toevoeging van pantserschepen aan ons Indisch eskader in beginsel aangenomen en vond tegelijkertijd het zooveel besproken denkbeeld van schepen à double usage andermaal ingang bij de Staten-Generaal, met dit onderscheid evenwel, dat niet Nederlandsch defensie-materieel tevens voor Indië geschikt werd geoordeeld, doch dat pantserschepen, speciaal gebouwd voor den dienst in de koloniën, tevens wer-

den geacht, zelfs met voordeel uit een financieel oogpunt, dienstig te kunnen zijn bij de verdediging van den vaderlandschen bodem. Een en ander leidde er van zelf toe het vlootplan VAN DER WIJCK in dier voege te wijzigen, dat van de twaalf voorgestelde pantserdekschepen een vijftal door pantserschepen zouden vervangen worden, van welke laatste weder twee als reserve steeds voor de Nederlandsche defensie beschikbaar kunnen zijn.

De derde rubriek: „Materieel voor de Nederlandsche zeemacht" eischt bij deze begrooting meer speciaal onze aandacht. Laten wij de 7 pantserdekschepen en de 3 pantserschepen, bestemd voor Indië en den algemeenen dienst, zoo ook de schoeners, als houdende geen verband met de defensie, buiten beschouwing, dan zien wij, dat het programma-RÖELL, wat het materieel voor Nederland aangaat, neerkomt op:

5 pantserschepen,
8 kleine pantserschepen voor binnenlandschen dienst,
3 ongepantserde monitors,
21 groot model torpedobooten,
12 klein „ „ en
14 kanonneerbooten;

terwijl Minister VAN DER WIJCK noodig achtte

6 pantserschepen,
3 monitors type A,
3 „ „ B,
15 torpedobooten type A,
6 „ „ B,
10 „ „ C en
15 kanonneerbooten.

Treden wij in een vergelijking van beide programma's, dan kunnen wij het verschil in het aantal pantserschepen stilzwijgend voorbijgaan, als zijnde een uitvloeisel van de verandering in de inzichten, die bij de aanneming van het type „Koningin Regentes" hebben voorgezeten. Voor het overige treft ons een verschil in het vereischte aantal en type van torpedobooten, in het getal kanonneerbooten en wat type betreft in het materieel benoodigd voor de Zuidelijke zeegaten.

Minister VAN DER WIJCK achtte een 15tal torpedobooten, doch van een type, dat de meest mogelijke snelheid waarborgt, (type „Forban"), voldoende voor de taak aan onze zeemacht gesteld; in welk verband zij zouden moeten optreden, bleef daarbij onbesproken.

Deze Minister echter geeft ons, naast het vereischte aantal, tevens een dislocatie-plan over de verschillende havens en zeegaten onzer kust, waardoor een beoordeeling van de voorgestelde organisatie gemakkelijker wordt. Over het aantal zullen wij ons echter van oordeel onthouden. Torpedobooten kan men, om zoo te zeggen, niet genoeg hebben, doch overwegingen van financieelen en van anderen aard, meer speciaal aan het marinebestuur bekend, stellen hier grenzen, en het noodig geachte

minimum aantal zullen wij dan ook gaarne aanvaarden. Wat het type betreft, constateeren wij met genoegen, dat de denkbeelden, in ons blad van 18 Maart j.l. aangaande dit onderwerp verkondigd, ook die des Ministers zijn, en een type van torpedobooten voor onze zeegaten wordt voorgesteld, dat aan een matige, doch voor het doel alleszins voldoende snelheid, een deugdelijke bewapening en niet al te hoogen prijs paart.

De torpedobooten type B en C van het programma-VAN DER WIJCK lossen zich bij dezen Minister in een enkele soort voor meer binnenwaartsche verdediging, overeenkomende met type C, op. Ook hieromtrent hebben wij reeds onze daarmede in overeenstemming zijnde meening vroeger gezegd, en met vreugde zien wij het aantal groot model torpedobooten in het programma-RÖELL vermeerderd, tegen weglating van het type B, dat de Minister VAN DER WIJCK als tusschensoort noodig achtte.

Wat vervolgens het type betreft van de 3 defensievaartuigen, voor de Zuidelijke zeegaten bestemd, kunnen wij, ook overeenkomstig onze reeds vroeger geuite denkbeelden, de wijzigingen door dezen Minister daarin gebracht niet anders dan toejuichen. De voordeelen verkregen door het aanbrengen van een gordelpantser, het verzwaren der schllden van de snelvuurkanonnen, benevens de uitbreiding van het artilleristisch vermogen, wegen ruimschoots op tegen het nadeel van den grooteren diepgang en natuurlijk meerdere waterverplaatsing en kosten. De diepgang van 41 d.M. blijft in allen gevalle binnen de grens van bruikbaarheid in de Zuidelijke zeegaten. De vaart van 10 mijl, terwijl de „Reinier Claeszen" indertijd voor 12.5 ontworpen werd, stelt ons wat teleur, doch wij erkennen gaarne, dat bij een uitsluitend optreden binnengaats bewapening en bescherming den voorrang boven snelheid verdienen.

Ten slotte komen wij aan de kanonneerbooten, die naar ons oordeel, met het type ongepantserde monitor voor de Zuiderzee, het zwakke punt der organisatie uitmaken. Naar onze dienaangaande vroeger gehouden beschouwingen (zie ons blad van 17, 18 en 19 Maart j.l.) verwijzende, willen wij thans alleen nog opmerken, dat een ongepantserde monitor voor tweeledig doel bestemd: optreden in de Vliegaten en in de kom der Zuiderzee, bezwaarlijk aan de gestelde verwachtingen zal kunnen beantwoorden. Is in de Vliegaten, om dezelfde reden als in de Zuidelijke zeegaten, een schip met gordelpantser meer op zijn plaats dan een ongepantserd vaartuig, in de kom der Zuiderzee is de trage monitor al evenmin berekend voor de opgelegde taak, die door kleiner, doch sneller en handiger vaartuigen beter verricht zal kunnen worden.

Wat de kosten van het bij deze begrooting uiteengezette programma van aanbouw betreft, zien wij uit de toelichtingen, dat de totale waarde der te verkrijgen vloot een som van f 74,675,000 bedraagt, tegen f 80,535,000 bij het plan van Minister VAN DER WIJCK. Na aftrek van de waarde van het reeds aanwezig of in aanbouw zijnd materieel, blijft volgens de

plannen van den tegenwoordigen Minister nog een som van 41 millioen ter versterking over, waardoor bij een jaarlijksch bedrag voor nieuwen aanbouw van 4.2 millioen, de vloot in 1909 op de vereischte sterkte zou zijn gebracht.

Op deze begrooting worden gelden aangevraagd voor 3 torpedobooten groot model, volgens het Oostenrijksche type „Boa", 1 pantserschip voor binnenlandsche defensie en 1 kanonneerboot. Dat de Minister de eerstelingen van een voor ons geheel nieuw type torpedoboot bij een specialiteit in het buitenland wil laten aanbouwen, kunnen wij niet anders dan billijken; het waarborgt ons, dat wij vaartuigen zullen verkrijgen, die, tengevolge van de met het type reeds opgedane ervaring, de volmaking zooveel mogelijk nabijkomen.

Gaarne hadden wij gezien, dat met den bouw van torpedobooten, waarvan, afgescheiden van elke organisatie, de behoefte moeilijk kan worden betwist, meer voortgang kon worden gemaakt, en wij aarzelen niet als onze overtuiging uit te spreken, dat het wenschelijker ware, in stede van een kanonneerboot, ja zelfs een pantserschip voor binnenlandschen dienst op stapel te zetten, een begin te maken met de aanschaffing ook van eenige klein model torpedobooten.

Het eindcijfer der geheele marinebegrooting bedraagt f 15,959.262,04½ tegen f 15,910,724,12½ ten vorigen jare, hetgeen op een hoogere raming voor dit jaar wijst van f 48,537,92, welk bedrag voor het leeuwendeel op rekening komt van het personeel. Als voornaamste reden daartoe wijst de Minister op een voorgestelde gewijzigde regeling der zeetraktementen, verhoogde zeetraktementen en verhoogde soldijen van het personeel van 's Rijks zeemacht, en een gewijzigde regeling van het mindere personeel van 's Rijks stoomvaartdienst. Wat de eerstvermelde wijziging betreft, heeft de tot nog toe bestaande regeling van zeetraktementen der zeeofficieren reeds sedert verscheidene jaren een onderwerp van critiek en besprekingen in marine-kringen uitgemaakt.

Terecht werd er op gewezen, dat de zoo herhaalde en verderfelijk werkende overplaatsingen van het personeel nimmer afdoende zouden kunnen beperkt worden, zoolang in het stelsel van de bezoldiging der officieren geen verandering werd gebracht. Zijn wij goed ingelicht, dan moet ook sedert lang aan het departement van marine een wijziging in overweging zijn geweest, waarbij de zeetraktementen niet langer naar de dienstbetrekking, doch uitsluitend naar rang en anciënniteit zouden worden geregeld, doch stuitte men, bij een billijke regeling, steeds op een te hoog opgevoerd totaal bedrag. Is deze Minister in een alleszins bevredigende oplossing van het vraagstuk geslaagd? Oogenschijnlijk wel; toch twijfelen wij of de voorgestelde wijziging bij het korps zeeofficieren met onvermengde vreugde zal worden begroet. De subalterne officieren zullen daarbij, over het geheel, in beter conditie komen, vooral in Indië, tengevolge van den opslag van het verhoogd zeetraktement; een categorie

hoofdofficieren echter ondervindt, dooreengenomen, bij de nieuwe regeling bepaaldelijk financieel nadeel.

Voor de krachtige wijze, waarop de Minister de wijziging der regeling van het mindere personeel van 's Rijks stoomvaartdienst heeft aangevat, mag hem de lof niet worden onthouden. Wij twijfelen niet, of het marinebestuur is hier op den goeden weg, en zal, bij consequente doorvoering en waar noodig verbetering van de voorgestelde en reeds ten deele ingevoerde regeling, het gewenschte doel bereiken.

Het is hier de plaats om den vinger te leggen op een wonde plek, die wegens de bezwaren aan afdoende verbetering verbonden, maar al te gaarne stilzwijgend wordt voorbijgegaan, nl. de voorziening in het steeds klimmend incompleet aan machinisten. Waar, na de vernieuwing van het materieel, nu ook het personeel der zeemacht aan de beurt komt, hopen wij dat het hier bedoelde kwaad tevens ernstig onder de oogen zal worden gezien.

Ten slotte moge, naar aanleiding van 's Ministers mededeeling in de Memorie van Antwoord ten vorigen jare, betreffende den kazernebouw voor marinepersoneel, de vraag gesteld worden, hoe het met de plannen dienaangaande thans gesteld is.

Uit de pers..


De plaatsing van stukken sluit niet in, dat de
zich met de daarin uitgedrukte denkbeelden vere

VERANDERING VAN ADRES EN RECLAMES OVER HET NIET-
VAN HET MARINEBLAD TE ZENDEN AAN DEN UITGEVER.

HET MARINEBLAD

14e Jaargang 1899—1900. 6e Aflevering. — 1 December.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN:

J. ALBARDA, J. J. RAMBONNET, A. MERKUS, O. VAN LENNEP,
T. J. CREYGHTON, J. P. GUÈPIN, *(secretaris)*.



DEN HELDER.
C. DE BOER Jr.

NAAR OOST-INDIË *wordt dit blad per zeepost verzonden. De toezending kan*

\4

DE RESULTATEN DER VREDES-CONFERENTIE.

De Conferentie te 's-Gravenhage gehouden van 18 Mei tot ıli 1899 is voor de studie van het internationaal recht van ıoogste belang; de uitslag der beraadslagingen van de geachtigden van 26 staten wijst aan, hoe dit recht zich in loop der tijden heeft ontwikkeld.

De eerste regelen van het internationaal recht in de 12de 3de eeuw hadden betrekking op krijgsoperatiën; ze betwistten ettigheid van wreede praktijken en barbaarsche instellingen, n tijd beschouwd als onmisbare hulpmiddelen in den oorlog; zijn invloed zien we die dan ook gaandeweg verdwijnen. nstelling van permanente gezantschappen opende een pevan meerdere ontwikkeling van het volkenrecht. Later en plechtige samenkomsten gehouden, waarin de belangen statenvereeniging werden besproken. Evenwel hielden in ı tijd de staten niet op hunne eigene belangen in het oog ouden, doch reeds begonnen ze te gevoelen, dat buiten e grenzen andere politieke eenheden bestonden, die evenals zij zelf rechten hadden, die als de hunne dienden te en gerespecteerd; zij begonnen, hoewel nog vaag, in te dat naast het doel, dat zij alleen najagen voor zich zelf, een gemeenschappelijk doel bevindt, naar de verwezenlijwaarvan eens allen hunne beste krachten zullen inspannen.

De gemeenschap, die zich gedurende verscheidene eeuwen n bepaalde tot de staten van West-Europa, breidde zich al- uit; in de 18de eeuw werd Rusland, eerst in de tweede der 19de eeuw werd Turkije er in opgenomen; laatstgeıde staat bij het vredestractaat van Parijs van 1856, van tractaat een der artikelen luidt: de Verhevene Porte wordt laten te deelen in de voordeelen van het publiek recht en t geacht deel uit te maken van het Europeesch concert. dit de eerste niet-Christenstaat, voor welken de regelen het internationaal recht van toepassing werden verklaard, s omvat dit recht alle beschaafde staten, zonder te letten erschil van godsdienst of van ras der bewoners.

De resultaten der vredesconferentie wijzen er op, dat het enschappelijk doel, n.l. het gebied van het recht uit te en en de gevoelens van internationale gerechtigheid te

versterken, meer dan ooit is in het oog gehouden. Het arbitrage-verdrag toch mag beschouwd worden als een hoogst merkwaardig uitgangspunt voor het in toepassing brengen van nieuwe middelen ter beslechting van geschillen tusschen de staten langs vreedzamen weg, als de aanvang van een nieuw tijdperk in de geschiedenis der internationale geschillen.

De boodschap van den Czar aller Russen van 12/24 Augustus 1898, gericht aan de gouvernementen, wier vertegenwoordigers bij het keizerlijk hof zijn geaccrediteerd, bracht een machtigen indruk teweeg.

Daarin toch werd er de aandacht op gevestigd, dat de handhaving van den algemeenen vrede de richting is van de internationale politiek van de laatste 20 jaren; met dat doel sloten de groote staten machtige verbonden, en breidden zij hun militaire macht uit tot een tot nu toe ongekende hoogte, zonder voor eenige geldelijke opoffering terug te deinzen;

dat de steeds klimmende oorlogslasten de nationale welvaart ondermijnen en de intellectueele en physieke kracht der volken misbruikt worden, arbeid en kapitaal nutteloos worden verslonden;

dat de gewapende vrede onzer dagen een den volken opgelegde last is, steeds en steeds moeilijker voor hen te torsen, en die ten slotte tot den ondergang der volken zal leiden, wanneer daaraan geen paal en perk wordt gesteld, en

dat op grond dezer beschouwingen de handhaving van een algemeenen vrede en eene gedeeltelijke ontwapening het ideaal is, naar hetwelk alle natiën behooren te streven.

Ter bespreking van de middelen om tot deze gedeeltelijke ontwapening te kunnen geraken, droeg de Czar aan graaf MOURAVIEFF op, aan de gouvernementen bovengenoemd de samenkomst eener conferentie voor te stellen.

Spoedig werd het duidelijk, dat de Czar deze denkbeelden had openbaar gemaakt zonder voorafgaande bespreking met de voornaamste mogendheden van Europa, en dat zijne denkbeelden te Parijs en te Berlijn niet die instemming vonden waarop hij gehoopt had. Het voorgestelde plan dreigde dan ook niet verwezenlijkt te zullen worden, wanneer althans het te behandelen onderwerp niet eenigszins in den vorm werd gewijzigd en andere daaraan werden toegevoegd, om een fiasco te voorkomen.

Een en ander leidde tot de circulaire van graaf MOURAVIEFF van 30 December '98 11 Januari 1899, inhoudende, dat „toen „in de maand Augustus aan de te St. Petersburg vertegenwoordigde gouvernementen de samenkomst eener conferentie werd „voorgesteld om middelen te beramen aan de volken een duurzamen vrede te verzekeren en paal en perk te stellen aan de „steeds toenemende bewapening, zich aanvankelijk niets tegen

„de verwezenlijking van dat denkbeeld scheen te verzetten. Door „het meerendeel der regeeringen was dat voorstel dan ook met „zeer veel ingenomenheid ontvangen, en van alle deelen der „wereld kwamen nog steeds betuigingen van de meest levendige „sympathie met de edelmoedige ideeën van den Czar.

„Sedert dien is er echter een aanmerkelijke verandering „gekomen aan den politieken horizon. Verscheidene mogendheden „zijn voortgegaan met de versterking hunner strijdkrachten, waar„door de vraag is gerezen of de mogendheden het tijdstip voor „eene bespreking van de denkbeelden van den Czar, blootgelegd „in de circulaire van 12/24 Augustus, wellicht niet gunstig achtten.

„Hopende dat de oorzaken der bewolking van den politieken „hemel weldra zullen zijn verdwenen, is het Russische gouver„nement van oordeel, dat het mogelijk is, thans een voorloopige „gedachtenwisseling te houden met het doel:

a. „middelen te beramen om paal en perk te stellen aan de „steeds toenemende bewapening, zoowel te land als ter zee;

b. „den weg te banen tot eene bespreking der vraagstukken, „die het mogelijk maken door vredelievende middelen ge„schillen tusschen de staten op te lossen en daardoor oor„logen te voorkomen.”

Verder worden in deze circulaire acht onderwerpen opgenoemd, die in de conferentie zouden kunnen behandeld worden. Zij zijn:

1. Het voor een bepaalden tijd niet vermeerderen van de tegenwoordige strijdkrachten te land en ter zee en van de budgetten van oorlog en marine; het beramen van middelen, die in de toekomst tot eene vermindering der strijdkrachten en der budgetten van oorlog en marine kunnen leiden.

2. Het verbod om bij de legers en vloten nieuwe vuurwapens en nieuwe explosiefstoffen in te voeren.

3. Beperking van het gebruik van hevige explosiefstoffen in den oorlog te land, en verbod om projectielen of explosiefstoffen te werpen uit luchtballons of op dergelijke nieuwe wijzen.

4. Verbod om in den oorlog ter zee gebruik te maken van onderzeesche torpedobooten of van vernielingsmiddelen van dergelijken aard; eene overeenkomst te sluiten in het vervolg geen schepen van een ram voorzien, aan te bouwen.

5. Het in toepassing brengen op den zeeoorlog van de bepalingen van de conventie van Genève van 1864, op den grondslag der additioneele artikelen van 1868.

6. Het onzijdig verklaren der schepen en sloepen, die zich bezig houden met het redden van schipbreukelingen, gedurende of na den zeestrijd.

7. Herziening van de bepalingen der Brusselsche Conferentie, in 1874 bewerkt en tot nu toe niet bekrachtigd.

8. Het in beginsel aannemen, om, door gebruik te maken

van bons offices, bemiddeling en facultatieve arbitrage, in gevallen die zich er toe leenen, wapengeweld tot het oploss van geschillen tusschen staten te voorkomen. De wijze v toepassing dezer middelen en regeling der procesvormen in h arbitraal geding.

Ziehier het program zooals het aan de gouvernement werd aangeboden. Het verdient opmerking, dat het oorspronk lijke idée *ontwapening* niet behouden bleef, doch dat daarvo in de plaats is getreden het sub 1 genoemde voorstel, n.l. *ge vermeerdering der bewapening* voor een bepaalden termijn; a het grondbeginsel was dus vastgehouden, zij het dan ook slech voor den vorm, doch de toevoeging op het program van ve onderwerpen, die meer kans van succès opleverden, zal ve moedelijk hebben plaats gehad om der conferentie een rui arbeidsveld te geven en zoodoende het plan van den Czar ni geheel schipbreuk te laten lijden.

De resultaten van de besprekingen in de algemeene ve gaderingen der conferentie zullen achtereenvolgens puntsgewij worden hehandeld.

Punt 1. Het voor een bepaalden tijd niet vermeerder van de tegenwoordige strijdkrachten te land en ter zee, en v de budgetten van oorlog en marine; het beramen van middele die in de toekomst tot eene vermindering der strijdkracht en der budgetten van oorlog en marine kunnen leiden.

Ten einde het volslagen fiasco, waartoe de bespreking v dit punt heeft geleid, eenigermate te bedekken, werd door conferentie met algemeene stemmen het volgende *besluit* g nomen:

De conferentie is van oordeel, dat de beperking der oorlo lasten, thans op de menschheid drukkende, zeer wenscheli zoude zijn voor de bevordering van het stoffelijk en zedeli welzijn der volkeren.

Zonder zelfs eenige aanwijzing te bevatten van de richtin die verbetering zou kunnen aanbrengen, beteekent deze stellin die geen der onderteekenaars tot iets bindt, eigenlijk niets.

Verder werd door de groote meerderheid der vertege woordigde staten de volgende *wensch* geuit, waarvan hetzelf kan gezegd worden als van het hiervoor genoemde besluit.

De conferentie spreekt den wensch uit, dat de gouvern menten, rekening houdende met de voorstellen in de conferent gedaan, de mogelijkheid der beperking van de strijdkrachten land en te water tot een onderwerp van studie zullen make

Punt 2. Het verbod om bij de legers en vloten nieuw vuurwapens en nieuwe explosiefstoffen in te voeren.

De bespreking van dit onderwerp heeft ook niet moge

leiden tot eenig practisch resultaat, doch voerde tot het uiten van den volgenden *wensch*.

De conferentie spreekt den wensch uit, dat de vraagstukken omtrent de geweren en kanonnen, in de conferentie behandeld, in verband met het in gebruik nemen van wapenen van een nieuw model of kaliber, door de gouvernementen tot een onderwerp van studie worden gemaakt.

Punt 3. Beperking van het gebruik van hevige explosiefstoffen in den oorlog te land, en verbod om projectielen of explosiefstoffen te werpen uit luchtballons of op dergelijke nieuwe wijzen, en

Punt 4. Verbod om in den oorlog ter zee gebruik te maken van onderzeesche torpedobooten of van vernielingsmiddelen van dergelijken aard; eene overeenkomst te sluiten in het vervolg geen schepen, voorzien van een ram, aan te bouwen.

Ten aanzien van deze punten, betreffende het verbod van zekere al te barbaarsch geachte strijdmiddelen, zijn door de conferentie drie *verklaringen* opgemaakt, het overblijfsel van een reeks verbodsbepalingen van Russische zijde voorgesteld.
De eerste dezer verklaringen is eenstemmig aangenomen. Zij luidt:

De contracteerende mogendheden komen overeen, zich voor een tijdperk van vijf jaren het recht te ontzeggen, projectielen en explosiemiddelen uit luchtballons te werpen of op dergelijke nieuwe wijzen.

De andere verklaringen, niet door alle mogendheden aangenomen, zijn:

De contracteerende mogendheden zullen zich onthouden van het gebruik maken van projectielen, die tot eenig doel hebben verstikkende of vergiftige gassen te verspreiden.
en

De contracteerende mogendheden komen overeen geen gebruik te maken van kogels, die zich gemakkelijk uitzetten of vervormen in het menschelijk lichaam, zooals de kogels voorzien van een hard omhulsel, dat de kern niet geheel omvat of dat voorzien is van insnijdingen.

Zooals aan het hoofd dezer drie verklaringen is aangegeven, zijn zij gebaseerd op de grondbeginselen, aangenomen en bekrachtigd in de verklaring van St. Petersburg van $\frac{\text{29 Novemb.}}{\text{11 Decemb.}}$ 1868.

In die verklaring is namelijk vooropgesteld, dat de militaire commissie met onderling goedvinden de technische grenzen heeft afgebakend binnen welke de eischen van den oorlog moeten beperkt worden door hetgeen de menschelijkheid vordert.

Alzoo werd verklaard:

dat de vooruitgang der beschaving tengevolge moet hebben het onheil van den oorlog zooveel mogelijk te verminderen;

dat het eenige rechtmatige doel, dat de staten gedurende den oorlog zich moeten voorstellen, de verzwakking van de strijdkrachten van den vijand is;

dat het te dien einde voldoende is het grootst mogelijk aantal manschappen buiten gevecht te stellen;

dat dit doel voorbijgestreefd zou worden door het gebruik van wapens, welke het lijden der buiten gevecht gestelde manschappen onnoodig zou vermeerderen, of hunnen dood onvermijdelijk zou maken;

dat het gebruik van zoodanige wapens derhalve met de wetten der menschelijkheid zoude strijdig zijn.

In de laatste alinea dezer verklaring behouden de contracteerende partijen zich voor, om zich later, zoo dikwerf, met het oog op toekomende verbeteringen, die de wetenschap in de bewapening der troepen zou kunnen aanbrengen, een bepaald voorstel zal gedaan worden, te verstaan, ten einde de beginselen te handhaven, welke zij vastgesteld hebben, en de eischen van den oorlog overeen te brengen met hetgeen de menschelijkheid vordert.

De Engelsche afgevaardigden, die gestemd hebben tegen het verbod om de zoogenaamde dum-dumkogels te gebruiken, zijn dus niet trouw gebleven aan de vastgestelde beginselen in de verklaring van St. Petersburg, door Engeland mede onderteekend.

Punt 5. Het in toepassing brengen op den zeeoorlog van de bepalingen van de conventie van Genève van 1864, op den grondslag der additioneele artikelen van 1868
en

Punt 6. Het onzijdig verklaren der schepen of sloepen, die zich bezighouden met het redden van schipbreukelingen, gedurende of na den zeestrijd.

De conventie van Genève van 1864 voor de verbetering van het lot der gewonde krijgslieden in het leger te velde, werd op voorstel van de Italiaansche regeering, geleid door de treurige ervaring in den zeeslag van Lissa in 1866 opgedaan, gevolgd door eene conferentie in 1868 in dezelfde plaats gehouden. In deze conferentie werd eene uitbreiding bewerkt van de bepalingen der conventie van 1864 met het doel die toepasselijk te maken op den zeeoorlog.

De bekrachtiging dier additioneele artikelen, waarvan negen betrekking hebben op den zeeoorlog, is achterwege gebleven, zoodat tot nu toe geen tractaat bestond betreffende de behandeling der gewonden, zieken en schipbreukelingen in den oorlog

ter zee. Evenwel hebben Duitschland en Frankrijk zich in 1870 bereid verklaard, op aanzoek van de Zwitsersche regeering, de bepalingen vervat in de add. artt. gedurende den oorlog in acht te nemen, en werd eveneens gehandeld door de regeeringen van de Vereenigde Staten van Noord-Amerika en Spanje bij het uitbreken van den oorlog tusschen die staten in 1898.

De vredesconferentie vult deze leemte aan door het opmaken en bekrachtigen van het volgende verdrag:

VERDRAG NOPENS DE UITBREIDING TOT DEN ZEEOORLOG VAN DE BEGINSELEN VAN DE CONVENTIE VAN GENÈVE VAN 22 AUGUSTUS 1864.

Art. 1.

De militaire hospitaalschepen, waaronder worden verstaan schepen, gebouwd of uitgerust door de staten, alleen met het doel hulp te verleenen aan gewonden, zieken en schipbreukelingen, en waarvan de namen zijn bekend gemaakt aan de oorlogvoerende partijen, bij het begin van of gedurende de vijandelijkheden, in ieder geval alvorens zij worden in gebruik gesteld, zullen worden ontzien en zullen gedurende de vijandelijkheden niet kunnen worden genomen.

Deze schepen zijn ook niet gelijkgesteld met oorlogsschepen ten opzichte van hun verblijf in een onzijdige haven.

Art. 2.

De hospitaalschepen, geheel of gedeeltelijk uitgerust door particulieren of door wettelijk erkende vereenigingen voor hulpbetoon, zullen eveneens worden ontzien en kunnen niet worden genomen, wanneer de oorlogvoerende partij waartoe zij behooren hun een officiëele opdracht (commission) heeft gegeven, en bij den aanvang van of gedurende de vijandelijkheden, in elk geval vóór de ingebruikstelling, de namen ervan aan de tegenpartij heeft medegedeeld.

Deze schepen moeten voorzien zijn van eene verklaring van de bevoegde autoriteit, dat zij gedurende de uitrusting en bij hun vertrek zijn onderworpen geweest aan haar toezicht.

Art. 3.

De hospitaalschepen, geheel of gedeeltelijk uitgerust door particulieren of door wettelijk erkende vereenigingen voor hulpbetoon van neutrale staten, zullen worden ontzien en kunnen niet worden genomen, indien de neutrale staat, waartoe zij behooren, hun een officieele opdracht heeft gegeven en hunne namen bij den aanvang van of gedurende de vijandelijkheden, in elk geval vóór het ingebruikstellen, aan de oorlogvoerende partijen heeft bekend gemaakt.

Art. 4.

De schepen genoemd in artt. 1, 2 en 3 zullen hulp ver-

leenen aan de gewonden, zieken en schipbreukelingen der oorlogvoerende partijen, zonder onderscheid van nationaliteit.

De onderteekenaars verbinden zich deze schepen voor geen enkel oorlogsdoel te gebruiken.

Deze schepen mogen op geenerlei wijze aan de bewegingen der strijdende partijen hinderlijk zijn.

Gedurende en na het gevecht handelen zij op eigen risico.

De oorlogvoerenden hebben op hen het recht van contrôle en visitatie; zij kunnen hunne medewerking weigeren, hun bevelen zich te verwijderen, hun een bepaalde richting aangeven en een commissaris aan boord plaatsen, en hen zelfs aanhouden, indien het gewicht der omstandigheden zulks vereischt.

Zoo mogelijk zullen de oorlogvoerenden in het scheepsjournaal der hospitaalschepen de bevelen, die ze hun geven, inschrijven.

Art. 5.

De militaire hospitaalschepen zijn uitwendig wit geschilderd met een horizontalen groenen band ter breedte van ongeveer 1½ M.

De schepen, genoemd in art. 2 en 3 zijn uitwendig wit geschilderd met een horizontalen rooden band ter breedte van ongeveer 1½ M.

De sloepen der schepen bovengenoemd, evenals de kleine vaartuigen, die gebruikt zouden kunnen worden voor den hospitaaldienst, hebben eene overeenkomstige beschildering.

Alle hospitaalschepen voeren, behalve de natievlag, de witte vlag met het roode kruis.

Art. 6.

Neutrale handelsschepen, jachten of lichte vaartuigen, die gewonden, zieken of schipbreukelingen der oorlogvoerenden aan boord hebben of bezig zijn met deze op te nemen, kunnen, uithoofde van het vervoeren dezer personen, niet worden genomen, doch blijven aan neming blootgesteld uithoofde van schending van neutraliteit, waaraan zij zich mochten hebben schuldig gemaakt.

Art. 7.

Het hospitaalpersoneel van ieder genomen schip is onzijdig en kan niet krijgsgevangen worden gemaakt. Het neemt bij het verlaten van het schip de chirurgische instrumenten, die zijn bijzonder eigendom zijn, mede. Dit personeel zal voortgaan met zijne diensten te verrichten en zal zich daarna kunnen verwijderen, wanneer de bevelhebber het mogelijk oordeelt.

De oorlogvoerenden moeten aan dit personeel, in hunne handen gevallen, het volle genot van tractement verzekeren.

Art. 8.

De zeelieden en geëmbarkeerde militairen, die gewond of ziek zijn, zullen door hem, die ze gevangen heeft genomen, worden beschermd en verzorgd, onverschillig tot welke nationaliteit zij behooren.

Art. 9.

De schipbreukelingen, gewonden en zieken, die in handen van de tegenpartij geraken, worden krijgsgevangen gemaakt. Het wordt aan deze partij overgelaten om hen, hetzij gevangen te houden, hetzij op te zenden naar een haven van het vijandelijke land, naar een neutrale haven of wel naar een haven van de natie, waartoe die krijgsgevangenen behooren. In dit laatste geval zullen de krijgsgevangenen gedurende den verderen loop van den oorlog niet meer mogen dienen.

Art. 10.

De schipbreukelingen, gewonden of zieken, met toestemming van de plaatselijke autoriteit aan land gezet, zullen, wanneer althans geen overeenkomst van den neutralen staat met de oorlogvoerende partijen dit verhindert, door den neutralen staat worden geïnterneerd, zoodanig dat zij niet op nieuw kunnen deelnemen aan den oorlog.

De kosten van interneering worden gedragen door den staat, waartoe de schipbreukelingen, gewonden of zieken behooren.

Art. 11.

De regelen, in bovenstaande artikelen vervat, zijn slechts verplichtend voor de contracteerende partijen in geval van oorlog tusschen twee of meer hunner.

Zij houden op van kracht te zijn van het oogenblik, dat een niet contracteerende partij zich voegt bij een der oorlogvoerende partijen, die dit verdrag hebben geteekend.

Punt 7. Herziening van de bepalingen der Brusselsche conferentie, in 1874 bewerkt en tot nu toe niet bekrachtigd.

Van Keizer Alexander II van Rusland ging na het einde van den Fransch—Duitschen oorlog het menschlievend denkbeeld uit door een internationaal oorlogsrecht de vernielende uitwerking van den oorlog en het lijden der menschheid in den moorddadigen strijd der staten te verzachten.

Op zijn bevel werd een project voor een internationale overeenkomst betreffende oorlogsgebruiken opgemaakt en werden alle Europeesche staten uitgenoodigd aan een congres deel te nemen, ten einde die *Russische voorstellen* te bespreken.

Alle Europeesche staten deden toezegging hunne afgevaardigden naar Brussel te zullen zenden, sommige, waaronder Engeland, niet dan onder reserves. Dit rijk, dat steeds afkeerig is geweest zich door eenig tractaat betreffende het maritiem recht de handen te laten binden, vergewiste zich eerst, dat dit recht buiten bespreking zou blijven.

In de Brusselsche conferentie werden de Russische voorstellen slechts gedeeltelijk behandeld, terwijl in het slotprotocol de wensch werd uitgesproken, deze conferentie door eene te St. Petersburg te doen volgen om de beraadslagingen over de resteerende onderwerpen voort te zetten en het verdrag alsdan te bekrachtigen. Deze tweede conferentie heeft echter niet

plaats gehad, eensdeels door de weifelende houding der kleine staten, die schroomvallig waren door hunne toetreding tot zulk een verdrag als het ware een wettelijke sanctie te geven aan daden van geweld van een vreemd leger op hun gebied; anderdeels door de moeilijkheden waarin Rusland zelf geraakte (Russisch—Turksche oorlog) en door de binnenlandsche beroeringen der nihilisten, door wier moorddadige hand de ontwerper van het plan kwam te vallen.

Bekrachtiging van de artikelen der Brusselsche conferentie bleef alzoo achterwege, en deze behooren dus niet tot het conventioneel recht.

Op den grondslag dier artikelen werd later door het Institut de droit international eene handleiding over oorlogsrecht bewerkt onder den titel: Les lois de la guerre sur terre. Manuel publié par l'Institut de droit international. Dit werk werd in 1880 door het Instituut aan de verschillende regeeringen aangeboden, daarbij wijzende op het gemis in de meeste legers van voorschriften, die de goede toepassing van het oorlogsrecht waarborgen.

Door de vredesconferentie nu zijn die bepalingen der Brusselsche conferentie herzien en uitgebreid, en werden die als „reglement betreffende de regelen en gebruiken in den oorlog te land", toegevoegd aan het „verdrag omtrent de regelen en gebruiken in den oorlog te land." Deze vorm werd noodig geoordeeld om tegemoet te komen aan bezwaren van krijgskundigen aard.

Verdrag omtrent de regelen en gebruiken in den oorlog te land.

De contracteerende partijen (volgen de namen)

overwegende dat, zoekende naar middelen om den vrede te bewaren en de oorlogen tusschen de staten te voorkomen, het evenzeer van belang is het oog te houden op het geval, dat hunne zorg een oorlog niet heeft kunnen voorkomen,

bezield met den wensch om ook in dit uiterste geval indachtig te zijn aan de belangen der menschelijkheid en de eischen der steeds toenemende beschaving in het oog te houden,

van oordeel zijnde, dat het te dezen opzichte van belang is de algemeene regelen en gebruiken van den oorlog te herzien, zoowel met het doel ze met meer juistheid te bepalen als om zekere grenzen te trekken, die bestemd zijn om de gestrengheid er van zooveel mogelijk te beperken,

geleid door deze inzichten, die nu, evenals vijf-en-twintig jaren geleden bij de conferentie te Brussel, ingegeven zijn door eene wijze en edelmoedige voorzorg,

hebben een aantal bepalingen aangenomen die ten doel hebben de gebruiken van den oorlog te land te omschrijven en te regelen.

De contracteerende partijen beschouwen deze bepalingen,

opgemaakt met het doel de rampen van den oorlog voor zoover de militaire noodzaak het toelaat, te verzachten, als algemeene regelen, waarnaar de oorlogvoerenden zich hebben te gedragen, zoowel bij hunne aanraking met elkander als met de bevolkingen.

Het is evenwel niet mogelijk geweest nu schikkingen te treffen, die betrekking hebben op alle omstandigheden, die zich in de practijk voordoen.

Anderdeels kan het niet in de bedoeling der contracteerende partijen liggen de gevallen, waarin niet voorzien is, bij het ontbreken van eenig voorschrift, over te laten aan de willekeurige opvatting van hen, die de legers aanvoeren.

In afwachting van een meer volledige teboekstelling der regelen van den oorlog achten de contracteerende partijen het gewenscht vast te stellen, dat in de gevallen, waarin niet door hen is voorzien, de bevolkingen en oorlogvoerenden blijven onder de bescherming van de beginselen van het volkenrecht, zooals die onder beschaafde natiën worden toegepast.

Zij verklaren dat met name de artikelen een en twee van het aangenomen reglement in dezen zin moeten worden opgevat.

Art. 1.

De contracteerende partijen zullen aan hunne legers instructiën geven, die overeenkomen met het „reglement betreffende de regelen en gebruiken in den oorlog te land", aan dit verdrag toegevoegd.

Art. 2.

De voorschriften in dit reglement vervat, zijn slechts verplichtend voor de contracteerende mogendheden, ingeval van oorlog tusschen twee of meer hunner. Zij houden op verplichtend te zijn van het oogenblik af, dat een niet contracteerende mogendheid zich bij een der oorlogvoerende partijen voegt.

—

AANHANGSEL VAN HET VERDRAG.

—

Reglement omtrent de regelen en gebruiken in den oorlog te land.

Eerste afdeeling.

OVER DE OORLOGVOERENDE PARTIJEN.

Hoofdstuk I.

WIE TOT DE OORLOGVOERENDEN WORDEN GEREKEND TE BEHOOREN.

Art. 1.

De oorlogsregelen, rechten en verplichtingen van oorlogvoerende partijen hebben niet alleen betrekking op het leger,

maar ook op de militie en op vrijwilligers-corpsen, die voldoen aan de volgende voorwaarden:

1e. dat zij aan hun hoofd hebben een verantwoordelijk chef;

2e. dat zij een onderscheidingsteeken dragen, dat vast op de kleeding is bevestigd en dat van verre kenbaar is;

3e. dat zij de wapens openlijk dragen;

4e. dat zij zich in hunne krijgsverrichtingen gedragen naar de regelen en gebruiken in den oorlog.

In de landen, waar het leger geheel of ten deele bestaat uit militie en vrijwilligers-corpsen, zijn deze begrepen onder de benaming „leger".

Art. 2.

De bevolking van een niet bezet gebied, die op de nadering van den vijand plotseling de wapens ter hand neemt, alvorens zij den tijd gehad heeft zich te organiseeren naar de eischen, gesteld in art. 1, zal gerekend worden tot de oorlogvoerenden te behooren, mits zij zich gedraagt naar de regelen en gebruiken in den oorlog.

Art. 3.

De gewapende machten der oorlogvoerende partijen kunnen zijn samengesteld uit combattanten en non-combattanten. Beide hebben het recht om als krijgsgevangenen te worden behandeld, wanneer zij door den vijand worden gevangen genomen.

Hoofdstuk II.

Over de krijgsgevangenen.

Art. 4.

Krijgsgevangenen zijn in de macht van den vijandelijken staat, niet in die van de personen of troepen, die hen gevangen genomen hebben.

Zij moeten met menschlievendheid worden behandeld.

Alles wat hun persoonlijk toebehoort, uitgezonderd wapens, paarden en officieele bescheiden (papiers militaires) blijft hun eigendom.

Art. 5.

Aan krijgsgevangenen kan eenige stad, vesting, kamp of eenig gebouw als verblijfplaats worden aangewezen, onder verplichting zich niet te verwijderen buiten zekere gestelde grenzen. Zij kunnen slechts als veiligheidsmaatregel worden opgesloten.

Art. 6.

De staat mag de krijgsgevangenen gebruiken om eenigen arbeid te verrichten, hierbij rekening houdende met hun rang, graad en geschiktheid.

Deze arbeid mag niet overmatig zijn en mag geen betrekking hebben op eenige oorlogshandeling. Aan krijgsgevangenen mag worden toegestaan om voor publieke instellingen, voor particulieren of wel voor eigen rekening te werken.

De arbeid, verricht voor den staat, wordt betaald naar het tarief, geldende voor de militairen van het eigen leger bij het verrichten van zoodanig werk.

Wanneer eenig werk wordt verricht voor rekening van publieke instellingen of voor particulieren, worden de voorwaarden geregeld door tusschenkomst van de militaire autoriteit.

De soldij der krijgsgevangenen zal worden aangewend om hun lot te verzachten; het resteerende zal hun worden uitbetaald bij hunne invrijheidstelling, na aftrek van de kosten van onderhoud.

Art. 7.

De staat, in wiens macht zich de krijgsgevangenen bevinden, is belast met de zorg voor hun onderhoud.

Bij gebreke van eenige overeenkomst tusschen de oorlogvoerende partijen worden de krijgsgevangenen behandeld op denzelfden voet als de troepen van den staat, die hen gevangen nam, wat betreft voeding, kleeding en nachtleger.

Art. 8.

Krijgsgevangenen zijn onderworpen aan de wetten, reglementen en bepalingen, geldende voor het leger van den staat, in wiens macht zij zich bevinden. Iedere insubordinaire handeling wettigt ten opzichte van hen de noodige strenge maatregelen.

Ontvluchte krijgsgevangenen, die gevat worden alvorens zij hun leger hebben kunnen bereiken of alvorens zij het gebied van den staat, die hen gevangen nam, hebben verlaten, worden disciplinair gestraft.

Wanneer krijgsgevangenen, aan wie het gelukt is te ontvluchten, andermaal worden gevangen genomen, kunnen zij ter zake van die ontvluchting niet worden gestraft.

Art. 9.

Iedere krijgsgevangene is gehouden zijn waren naam en graad op te geven.

Wanneer hij te dezen opzichte eene valsche verklaring aflegt, stelt hij zich bloot aan eene beperking der voorrechten, toegestaan aan de klasse der krijgsgevangenen, waartoe hij behoort.

Art. 10.

Krijgsgevangenen kunnen op eerewoord worden vrijgelaten, wanneer de wetten van hun land dit veroorlooven. In een dergelijk geval zijn zij verplicht om nauwkeurig alle verbintenissen na te komen, die zij hebben aangegaan, zoowel ten opzichte van hun eigen land als ten opzichte van het land, dat hen gevangen nam.

In dit geval is hun gouvernement gehouden van hen geene diensten te vergen of aan te nemen, die in strijd zijn met het verpande woord.

Art. 11.

Een krijgsgevangene kan niet gedwongen worden zijn vrij-

lating op eerewoord aan te nemen; eveneens is de vijandelijke staat niet verplicht het verzoek van een gevangene, die zijn vrijlating op eerewoord vraagt, in te willigen.

Art. 12.

Een krijgsgevangene, die op eerewoord is vrijgelaten en later hernomen wordt, deelnemende aan den strijd tegen den staat, aan welken hij zijn eerewoord heeft verpand of tegen een met dezen verbonden mogendheid, verliest het recht om verder als krijgsgevangene te worden behandeld; hij kan voor een rechtbank gebracht worden.

Art. 13.

Alle personen, die een leger volgen zonder er direct deel van uit te maken, zooals correspondenten van dagbladen, leveranciers, en die in handen vallen van den vijand, hebben het recht, om wanneer het noodig wordt geoordeeld hen aan te houden, als krijgsgevangenen te worden behandeld, mits zij voorzien zijn van een bewijs van identiteit van de militaire autoriteit van het leger, dat zij vergezellen.

Art. 14.

Voor den aanvang der vijandelijkheden wordt in ieder der oorlogvoerende staten en bij voorkomende gevallen ook in de neutrale staten, die troepen van oorlogvoerenden hebben opgenomen, een inlichtingsbureau voor krijgsgevangenen opgericht.

Dit bureau, belast met het geven van inlichtingen op alle vragen, die het bureau aangaan, ontvangt van de verschillende takken van dienst alle noodige aanwijzingen, die het in staat stellen van iederen krijgsgevangene eene lijst van gegevens (fiche) op te maken.

Het wordt op de hoogte gehouden van alle interneeringen en mutatiën, evenals van opname in een hospitaal of van overlijden.

Het is eveneens belast met het inzamelen van alle voorwerpen van waarde, brieven enz. op het slagveld gevonden, of afkomstig van personen in een hospitaal of bij de ambulance overleden, ten einde deze aan belanghebbenden te doen toekomen.

Art. 15.

Aan de vereenigingen tot het verleenen van bijstand aan krijgsgevangenen, geconstitueerd naar de wetten van hun land, en ten doel hebbende als tusschenpersoon op te treden bij dit liefdadigheidswerk, zullen van de zijde der oorlogvoerende partijen alle mogelijke faciliteiten verleend worden, om hun menschlievend werk naar behooren te kunnen verrichten.

Het zal den agenten dezer vereenigingen worden toegestaan hulp te verleenen in de plaatsen, waar de krijgsgevangenen zich bevinden, wanneer zij voorzien zijn van een permissiebiljet op naam, afgegeven door de militaire autoriteit, en zij de verklaring op schrift hebben afgegeven zich te onderwerpen aan alle maatregelen van orde en politie, die deze zal hebben voorgeschreven.

Art. 16.

De inlichtingsbureaux hebben vrijdom van briefport. Brieven, mandaten en postpakketten met bestemming naar krijgsgevangenen of door hen afgezonden zijn vrij van port, zoowel in het land van afzending als in dat van bestemming en tusschenliggende landen.

Giften in natura, bestemd voor krijgsgevangenen, zijn vrij van invoer en andere rechten, en vrij van transportkosten op de spoorwegen, door den staat geexploiteerd.

Art. 17.

Krijgsgevangen officieren kunnen dat deel van hun tractement ontvangen, dat zij minder genieten dan hetgeen hun onder deze omstandigheden door hun gouvernement wordt uitbetaald, onder verplichting van terugbetaling door hun gouvernement.

Art. 18.

Aan krijgsgevangenen wordt volledige vrijheid verleend in het uitoefenen van hun godsdienst, daaronder begrepen het deelnemen aan den eeredienst, op de eenige voorwaarde van zich te houden aan de maatregelen van orde en politie, door de militaire autoriteit voorgeschreven.

Art. 19.

Testamenten van krijgsgevangenen worden opgemaakt als die van de militairen van het nationale leger.

Ten opzichte van het opmaken van de acten van overlijden worden dezelfde regelen gevolgd als voor de militairen van het nationale leger, evenzoo voor de teraardebestelling, hierbij rekening houdende met rang of graad van den overledene.

Art. 20.

De krijgsgevangenen worden zoo spoedig mogelijk na het sluiten van den vrede naar hun land teruggezonden.

Hoofdstuk III.

OVER DE ZIEKEN EN GEWONDEN.

Art. 21.

De plichten der oorlogvoerenden ten opzichte van zieken en gewonden zijn geregeld bij de conventie van Genève van den 22sten Aug. 1864, behoudens de wijzigingen in dit verdrag te maken.

Tweede afdeeling.

OVER DE VIJANDELIJKHEDEN.

Hoofdstuk I.

OVER DE MIDDELEN OM AAN DEN VIJAND AFBREUK TE DOEN; OVER BELEG EN BOMBARDEMENT.

Art. 22.

De oorlogvoerende partijen hebben geen onbeperkt recht in de keuze der middelen om aan den vijand afbreuk te doen.

Art. 23.

Behalve eenig verbod, overeen gekomen in speciale verdragen, is het met name verboden:

a. gebruik te maken van vergift of van vergiftigde wapens

b. personen behoorende tot de vijandelijke natie of tot het vijandelijke leger bij verraad om te brengen of te verwonden;

c. een vijand, die de wapens heeft neêrgelegd of geen middelen tot zijne verdediging meer heeft, te dooden of te verwonden;

d. het weigeren kwartier te verleenen;

e. wapens, projectielen of stoffen te gebruiken, die een wond noodeloos gevaarlijk maken;

f. het ongeoorloofd gebruik maken van de parlementaire vlag, van de natievlag, van militaire kenteekenen of uniformen van den vijand, of van onderscheidingsteekenen genoemd in de conventie van Genève;

g. het vernielen of in beslag nemen van eigendommen van den vijand, behoudens de gevallen, waarin vernieling en in beslag nemen door oorlogsnoodzaak gewettigd zijn.

Art. 24.

Het aanwenden van krijgslisten en gebruik maken van middelen om zich aanwijzingen betreffende den vijand of het vijandelijk terrein te verschaffen, zijn geoorloofd.

Art. 25.

Het is verboden steden, dorpen, woningen of schepen, die niet verdedigd worden, aan te vallen of te bombardeeren.

Art. 26.

De bevelhebber der aanvalstroepen zal, alvorens tot bombardement over te gaan, alles in het werk stellen om de autoriteiten hiervan kennis te geven.

De waarschuwing kan achterwege blijven bij een verrassenden aanval, gepaard met bombardement.

Art. 27.

Bij belegeringen en bombardementen zullen alle maatregelen genomen worden om zooveel mogelijk de gebouwen te sparen, die gewijd zijn aan eeredienst, kunsten en wetenschappen of weldadigheid, de hospitalen en plaatsen waar zieken en gewonden zijn opgenomen, wanneer deze niet tegelijkertijd voor eenig militair doel worden benut. De belegerden behooren deze gebouwen en plaatsen door zichtbare teekenen aan te geven en die kenteekenen moeten van te voren aan den belegeraar zijn medegedeeld.

Art. 28.

Het is verboden een stad aan plundering over te leveren, zelfs wanneer de stad bij overrompeling is genomen.

Hoofdstuk II.

Over spionnen.

Art. 29.

Als spion wordt slechts hij beschouwd, die ongeoorloofd of onder valsche voorwendselen informatiën inwint of tracht in te winnen in het operatiegebied van een oorlogvoerende partij, met het doel die aan de tegenpartij mede te deelen. Aldus worden niet vermomde militairen, die zijn doorgedrongen in het operatiegebied van het vijandelijke leger met het doel berichten in te winnen omtrent den vijand, niet als spionnen beschouwd.

Evenmin worden als spionnen beschouwd militairen of burgers, belast met het overbrengen van dépêches, hetzij naar hun eigen leger, hetzij naar dat van den vijand, wanneer ze hun zending openlijk volbrengen. Tot deze categorie behooren eveneens de personen, die in een luchtballon een dergelijke zending volbrengen, of op deze wijze communicatie houden tusschen legerafdeelingen of tusschen deelen van hun gebied.

Art. 30.

Een op heeterdaad betrapte spion mag zonder voorafgaande veroordeeling niet worden gestraft.

Art. 31.

De spion, die bij het leger waartoe hij behoort teruggekeerd zijnde, later door den vijand wordt gevangen genomen, wordt als krijgsgevangene behandeld, en mag niet worden gestraft ter zake van zijn spionnage, vroeger bedreven.

Hoofdstuk III.

Over parlementairs.

Art. 32.

Als parlementair wordt beschouwd hij, die, met volmacht van een der oorlogvoerende partijen, zich met de witte vlag vertoont om met de tegenpartij, in onderhandeling te treden. Een parlementair is onschendbaar, evenals de tamboer of trompetter, de tolk en de persoon, die de parlementairvlag draagt.

Art. 33.

De bevelhebber, naar wien een parlementair wordt gezonden, is niet verplicht dezen onder alle omstandigheden te ontvangen.

Hij kan alle noodige maatregelen nemen om te beletten, dat de parlementair misbruik maakt van zijne zending door zich inlichtingen te verschaffen.

Maakt een parlementair misbruik van zijn positie, dan kan de bevelhebber hem tijdelijk aanhouden.

Art. 34.

Een parlementair verliest zijn recht op onschendbaarheid, wanneer het duidelijk bewezen is, dat hij van zijn positie heeft gebruik gemaakt om een verraderlijke daad te begaan.

Hoofdstuk IV.

Over capitulaties.

Art. 35.

Bij capitulaties, aangegaan tusschen de contracteerende partijen, moet rekening gehouden worden met de militaire eer.

Eens bevestigd, moeten de bepalingen door de beide partijen nauwkeurig worden in acht genomen.

Hoofdstuk V.

Over wapenstilstand.

Art. 36.

Door wapenstilstand worden de vijandelijkheden door een door beide partijen aangegane overeenkomst tijdelijk gestaakt.

Wanneer de duur van den wapenstilstand niet is bepaald, kunnen de vijandelijkheden ieder oogenblik worden hervat, wanneer althans de vijand binnen een overeengekomen tijdperk hiervan is verwittigd.

Art. 37.

De wapenstilstand kan zijn algemeen of beperkt. Door de eerste worden de vijandelijkheden der oorlogvoerende partijen overal gestaakt; door de tweede worden de vijandelijkheden gestaakt tusschen bepaalde gedeelten van de vijandelijke legers en in een bepaalde streek.

Art. 38.

De wapenstilstand moet bijtijds en op officieele wijze aan de belanghebbende autoriteiten en aan de troepen worden bekend gemaakt.

De vijandelijkheden worden onmiddellijk geschorst na de bekendmaking of op een vastgesteld tijdstip.

Art. 39.

Het wordt aan de contracteerende partijen overgelaten om in het verdrag betreffende den wapenstilstand te bepalen, hoedanig de betrekkingen zullen zijn tusschen de oorlogvoerende partijen en de bevolking op het oorlogstooneel.

Art. 40.

Iedere ernstige schending van den wapenstilstand door een der partijen geeft aan de andere partij het recht om den wapenstilstand te verbreken, en zelfs om, zoo noodig, onmiddellijk de vijandelijkheden te hervatten.

Art. 41.

Schending van de bepalingen van den wapenstilstand door particuliere personen, handelende op eigen initiatief, geeft recht om de bestraffing der schuldigen te eischen, en zoo noodig op schadeloosstelling voor het ondervonden verlies.

Derde afdeeling.

OVER HET MILITAIR GEZAG OP HET GEBIED VAN DEN VIJANDELIJKEN STAAT.

Art. 42.

Een gebied wordt beschouwd als te zijn bezet, wanneer het zich inderdaad onder het gezag van het vijandelijke leger bevindt.

Dit bezetten strekt zich niet verder uit dan over de streek, waar het gezag is bevestigd en waar het uitgeoefend wordt.

Art. 43.

Aangezien het wettig gezag is overgegaan in handen van den vijand, die het gebied heeft bezet, zal deze alle mogelijke maatregelen nemen om zooveel mogelijk de orde te herstellen, met eerbiediging der wetten, die in het land van kracht zijn; niet dan in geval van bepaalde noodzakelijkheid zal hiervan worden afgeweken.

Art 44.

Het is verboden de bevolking van een bezet gebied te dwingen deel te nemen aan krijgsverrichtingen tegen haar eigen land.

Art. 45.

Het is verboden de bevolking van een bezet gebied te dwingen den eed van trouw af te leggen aan den vijandelijken staat.

Art. 46.

Familierechten, de levenswijze der bewoners en de bijzondere eigendommen moeten worden geëerbiedigd; zoo ook mag de uitoefening van den godsdienst niet worden verhinderd.

Privaat eigendom mag niet worden in beslag genomen.

Art. 47.

Plundering is ten strengste verboden.

Art. 48.

Wanneer in het bezette gebied belastingen en tolrechten worden geheven, zal de occupator dit zooveel mogelijk doen naar den grondslag en naar de verdeeling, die in het land in werking is. Alsdan rust op hem de verplichting te voorzien in de kosten van bestuur van het bezette gebied naar denzelfden maatstaf, waarop het wettige gouvernement daaraan gehouden was.

Art. 49.

Wanneer de occupator behalve bovengenoemde belastingen nog andere contributiën in geld heft, mogen deze laatste slechts besteed worden voor het onderhoud van het leger of voor het bestuur van het bezette gebied.

Art. 50.

Geene boeten, in geld of anderszins, kunnen aan de gezamenlijke bevolking worden opgelegd als straf voor een feit, door een persoon bedreven en waarvoor zij niet solidair aansprakelijk kan worden gesteld.

Art. 51.

Geene contributie kan geïnd worden dan krachtens een schriftelijk bevel van en op verantwoordelijkheid van den opperbevelhebber.

De inning zal zooveel mogelijk plaats hebben naar den grondslag en de verdeeling der in werking zijnde belastingen.

Voor iedere contributie zal aan de belastingschuldigen een reçu worden afgegeven.

Art. 52.

Requisities in natura kunnen niet van de gemeenten of de bewoners gevorderd worden dan ten behoeve van het bezettingsleger.

Zij zullen in overeenstemming moeten zijn met de hulpbronnen van het land.

Hetzelfde geldt van persoonlijke dienstverrichtingen. Deze mogen slechts van dien aard zijn, dat zij de bevolking niet noodzaken deel te nemen aan krijgsverrichtingen tegen hun vaderland.

Deze requisities en deze diensten kunnen slechts gevorderd worden op gezag van den bevelhebber in het bezette gebied.

De leveringen in natura zullen zoo mogelijk comptant worden betaald, of anders tegen afgifte van bewijs van ontvangst.

Art. 53.

Het leger, dat een gebied bezet, kan slechts de staatskas en de opvorderbare waarden die aan den staat behooren, in beslag nemen; zoomede wapendepôts, transportmiddelen, magazijnen en levensmiddelen, in het algemeen alle roerende staatsgoederen, die voor krijgsoperatiën kunnen gebruikt worden.

Het materiaal der spoorwegen, telegrafen, telefonen, stoomschepen en andere vaartuigen (behoudens de gevallen die behooren tot het internationaal zeerecht), wapensdepôts en in het algemeen iedere soort van oorlogsmunitie, ook al zijn deze privaat eigendom, worden beschouwd als zaken, die kunnen dienen bij krijgsoperatiën; deze echter moeten worden teruggegeven tegen eene schadevergoeding, bij den vrede vast te stellen.

Art. 54.

Het spoorwegmateriaal uit neutrale staten, hetzij toebehoorende aan die staten dan wel privaat eigendom zijnde, zal zoo spoedig mogelijk aan de eigenaars worden teruggezonden.

Art. 55.

De occupator zal zich slechts beschouwen als beheerder en vruchtgebruiker van publieke gebouwen, onroerende goederen,

bosschen en landbouwondernemingen in het bezette gebied, toebehoorende aan den vijandelijken staat.

Hij moet de fondsen dezer eigendommen administreeren volgens de regelen betrekkelijk het vruchtgebruik.

Art. 56.

De bezittingen der gemeenten, die van kerkgenootschappen, van instellingen van liefdadigheid en onderwijs, kunsten en wetenschappen, ook wanneer deze aan den staat toebehooren, worden als privaat eigendom beschouwd.

De vernieling of opzettelijke beschadiging van dergelijke gebouwen, van historische monumenten, voorwerpen van kunst en wetenschap, is verboden en moet gerechtelijk worden vervolgd.

Vierde afdeeling.

OVER GEÏNTERNEERDE TROEPEN EN OVER GEWONDEN, DIE BIJ NEUTRALEN WORDEN VERZORGD.

Art. 57.

Een neutrale staat, die op zijn gebied troepen van de oorlogvoerende legers ontvangt, zal deze, zoo mogelijk ver verwijderd van het oorlogstooneel, interneeren.

Hij kan ze een verblijfplaats aanwijzen in kampen, in een vesting of in eenige plaats voor dit doel ingericht.

De neutrale staat moet uitmaken of de officieren, op eerewoord van het neutrale gebied niet dan met toestemming van overheidswege te verlaten, kunnen worden vrijgelaten.

Art. 58.

Bij gemis van een speciale overeenkomst zal de neutrale staat aan de geïnterneerden levensmiddelen, kleeding en hulp van menschlievenden aard verschaffen. De gemaakte onkosten zullen bij den vrede worden vergoed.

Art. 59.

De neutrale staat kan toestemming verleenen tot het vervoer van zieken en gewonden der oorlogvoerenden over zijn gebied, mits de treinen, die deze vervoeren, geen troepen of oorlogsmateriaal overbrengen.

In een zoodanig geval zal de neutrale staat zekerheidsmaatregelen nemen en de noodige contrôle uitoefenen.

De zieken en gewonden, die op zoodanige wijze op neutraal gebied gevoerd worden door een der oorlogvoerende partijen, en die aan de tegenpartij behooren, zullen door den neutralen staat worden opgenomen. Deze zal er alsdan voor waken, dat zij niet meer aan de krijgsverrichtingen kunnen deelnemen.

Dezelfde verplichting rust op den neutralen staat ten aanzien van de zieken en gewonden van het andere leger, wier verpleging hem wordt overgelaten.

Art. 60.

De bepalingen van de conventie van Genève zijn van toe-

passing op de zieken en gewonden, op neutraal gebied geïn- terneerd.

Punt 8. Het in beginsel aannemen, om, door gebruik maken van bons offices, bemiddeling en facultatieve arbitrage in de gevallen die er zich toe leenen, wapengeweld tot het oplossen van geschillen tusschen staten te voorkomen. De wijze van toepassing dezer middelen en regeling der procesvormen in het arbitraal geding.

Meer en meer wint het idée veld om door middelen van vredelievenden aard gerezen geschillen tusschen staten op te lossen; vele zijn de congressen, in de laatste jaren gehouden, waarop de mogelijkheid werd besproken de arbitrage algemeen ingang te doen vinden.

Het „Institut de droit international" ging zelfs al zoo ver in zijne zitting te 's-Gravenhage in 1875 het project van een reglement op te maken voor de regeling der procédure van een internationaal scheidsgerecht. Meer en meer wordt in de internationale tractaten de clausule opgenomen om in geval van geschillen, gerezen door de toepassing of uitlegging van een artikel, deze door arbitrage uit den weg te ruimen. Ook wijst de geschiedenis reeds op voorbeelden, waarin door toepassing der arbitrage een oorlog werd voorkomen; in 1872 n.l. had te Genève een scheidsgerecht zitting, bestaande uit 5 leden, waarvan door Engeland, de Vereenigde Staten, Italië, Zwitserland en Brazilië ieder een was aangewezen. Dit scheidsgerecht had onderzoek te doen naar de gegrondheid eener klacht over schending der neutraliteit, door de Vereenigde Staten bij het Engelsche gouvernement ingediend. In den oorlog tusschen de noordelijke en zuidelijke Staten van Noord-Amerika waren namelijk op Engelsch gebied schepen voor de kaapvaart bestemd (Alabama—Shenandoah) gebouwd en uitgerust en zulks met oogluikende toestemming van de Engelsche autoriteiten. Na jarenlange correspondentie werd besloten deze zaak door een scheidsgerecht te laten beslechten. Door dit scheidsgerecht werd de Engelsche regeering tot het betalen eener aanzienlijke schadevergoeding aan de Vereenigde Staten veroordeeld.

Van zeer veel belang voor de ontwikkeling der arbitrage is het verdrag, door de gedelegeerden ter vredesconferentie opgemaakt, onder den titel:

VERDRAG BETREFFENDE DE BESLECHTING VAN INTERNATIONALE GESCHILLEN LANGS VREEDZAMEN WEG.

Eerste Titel.

Over de handhaving van den algemeenen vrede.

Art. 1.

Ten einde zooveel mogelijk wapengeweld tusschen de staten te voorkomen, komen de contracteerende staten overeen all-

pogingen in het werk te stellen om de beslechting van internationale geschillen langs vreedzamen weg te verzekeren.

Tweede Titel.

Over bons offices en bemiddeling.

Art. 2.

In geval van ernstige geschillen komen de onderteekenende mogendheden overeen alvorens tot wapengeweld over te gaan, toevlucht te nemen tot de goede diensten of bemiddeling van een of meer bevriende mogendheden, wanneer de omstandigheden dit althans toelaten.

Art. 3.

Onafhankelijk hiervan achten de onderteekenende mogendheden het nuttig dat een of meer mogendheden, die niet in het geschil zijn betrokken, op eigen initiatief hunne goede diensten of bemiddeling aanbieden aan de staten die het geschil hebben, wanneer althans de omstandigheden er zich toe leenen.

De mogendheden, niet in het geschil betrokken, hebben, zelfs gedurende de vijandelijkheden, het recht, hunne goede diensten of bemiddeling aan te bieden. De uitoefening van dit recht kan nooit door de staten, die het geschil hebben, beschouwd worden als een minder vriendschappelijke daad.

Art. 4.

De taak van bemiddelaar bestaat in het bevredigen der tegengestelde eischen en in het doen bedaren der wraaklust, die tusschen de geschilhebbende staten kan zijn ontstaan.

Art. 5.

De taak van bemiddelaar houdt op, wanneer hetzij door een der betrokken partijen, hetzij door den bemiddelaar zelf, wordt uitgemaakt, dat de middelen tot verzoening, door hem voorgesteld, niet worden aangenomen.

Art. 6.

De bemiddeling, hetzij dat de staten, die een geschil hebben, deze hebben gevraagd, hetzij deze is aangeboden door de staten, die niet in het geschil zijn betrokken, heeft uitsluitend een raadgevend karakter en nooit eenige verplichtende kracht.

Art. 7.

De aanneming van een bemiddeling kan slechts tot resultaat hebben de mobilisatie van troepen en andere maatregelen, die den oorlog voorbereiden, te onderbreken, uit te stellen of te verhinderen, tenzij het tegendeel bij verdrag mocht zijn bepaald.

Wanneer de bemiddeling wordt aangenomen na het uitbreken der vijandelijkheden, dan worden de krijgsoperatiën door haar niet gestuit, tenzij het tegendeel bij verdrag mocht zijn overeengekomen.

Art. 8.

De onderteekenende mogendheden zijn eenstemmig van oordeel om onder omstandigheden, die het toelaten, een speciale bemiddeling in den volgenden vorm, aan te bevelen.

In geval van een ernstig geschil, waardoor de vrede zou kunnen worden verstoord, kiezen de staten, die een geschil hebben, ieder een mogendheid aan wie zij opdragen zich in verbinding te stellen met de mogendheid door de andere partij gekozen, ten einde eene verbreking der vreedzame verhouding te voorkomen.

Gedurende den tijd, dat deze opdracht van kracht is, wier duur den tijd van 30 dagen niet zal overschrijden, behoudens tegengestelde overeenkomst, houden de staten die in geschil zijn zich hiermede niet meer bezig, doch beschouwen dit als geheel te zijn overgegeven in handen van de bemiddelaars.

In geval van werkelijke verbreking der vriendschappelijke betrekkingen blijven deze het als hun taak beschouwen gebruik te maken van elke gelegenheid, die zich mocht voordoen, om den vrede te herstellen.

Derde Titel.

OVER DE INTERNATIONALE COMMISSIËN VAN ONDERZOEK.

Art. 9.

Bij internationale geschillen, die niet de nationale eer raken noch voorname nationale belangen, en voortspruiten uit een uiteenloopende opvatting over eenige zaak, achten de mogendheden, onderteekenaars van dit verdrag het nuttig, dat de partijen, die het langs diplomatieken weg niet eens zijn geworden, eene internationale commissie van onderzoek opdragen om, middels een onpartijdig en nauwgezet onderzoek, in de hangende quaestie het noodige licht te verspreiden.

Art. 10.

De internationale commissiën van onderzoek worden ingesteld bij een speciaal verdrag tusschen de mogendheden in het geschil betrokken.

Dit verdrag behelst de feiten, waarover het onderzoek zal loopen en tot hoeverre de macht der commissarissen reikt.

Het regelt de procedure.

Het onderzoek zal contradictoir plaats hebben.

Art. 11.

De int. C. v. O. worden samengesteld op de wijze, als in art. 32 dezer conventie is bepaald, tenzij anders mocht zijn overeengekomen.

Art. 12.

De mogendheden, in het geschil betrokken, verbinden zich aan de int. C. v. O. in den ruimsten zin als zij dit mogelijk

oordeelen, alle middelen te verschaffen voor de juiste kennis en nauwkeurige beoordeeling der hangende quaestie.

Art. 13.

De int. C. v. O. biedt aan de mogendheden, die het geschil hebben, een rapport over den uitslag van haar onderzoek aan, geteekend door alle leden.

Art. 14.

Dit rapport, zich bepalende tot het vaststellen van feiten, heeft geenszins het karakter van een scheidsrechterlijk vonnis. Het laat aan de betrokken mogendheden volledige vrijheid van handelen op de vastgestelde feiten.

Vierde Titel.

OVER DE INTERNATIONALE ARBITRAGE.

Hoofdstuk I.

OVER DE SCHEIDSRECHTERLIJKE JUSTITIE.

Art. 15.

De internationale arbitrage heeft ten doel een einde te maken aan geschillen tusschen staten door rechters, door deze staten zelf gekozen en op den grondslag van eerbiediging van het recht.

Art. 16.

In zaken van rechtsgeleerden aard, en in de eerste plaats in de gevallen van uitlegging of toepassing van internationale conventies, wordt de arbitrage door de mogendheden, onderteekenaars van dit verdrag, beschouwd als het meest afdoende en meest rechtvaardige middel tot oplossing van geschillen, die niet zijn opgelost kunnen worden langs diplomatieken weg.

Art. 17.

Het arbitrageverdrag wordt gesloten voor geschillen, die reeds ontstaan zijn of die nog mochten ontstaan.

Het kan betrekking hebben op alle geschillen of op geschillen van een bepaalde soort.

Art. 18.

Het arbitrageverdrag legt de verbintenis op van zich te goeder trouw te onderwerpen aan het scheidsrechterlijk vonnis.

Art. 19.

Onafhankelijk van algemeene of bijzondere verdragen, die thans aan de onderteekenende mogendheden de verplichting opleggen van toevlucht te nemen tot arbitrage, behouden deze mogendheden zich voor om hetzij vóór de bekrachtiging van dit verdrag, hetzij later, nieuwe overeenkomsten aan te gaan, algemeene of bijzondere, ten einde de verplichte arbitrage uit te breiden tot alle gevallen, die zij geschikt oordeelen om aan arbitrage te onderwerpen.

Hoofdstuk II.

Over het permanente hof van arbitrage.

Art. 20.

Ten einde het onmiddellijk toevlucht nemen tot arbitrage bij internationale geschillen, die niet langs diplomatieken weg zijn opgelost kunnen worden, te vergemakkelijken, komen de mogendheden, die dit verdrag onderteekenen, overeen, een permanent Hof van Arbitrage in te stellen.

Dit Hof handelt conform de „wijze van rechtspleging" in deze conventie opgenomen, tenzij door de partijen anders is overeengekomen.

Art. 21.

Het permanente Hof van Arbitrage is bevoegd alle gevallen van arbitrage te behandelen, tenzij de partijen zijn overeengekomen een bijzondere rechtsmacht aan te nemen.

Art. 22.

Een internationaal Bureau dient tot griffie van het Hof; het is gevestigd te 's-Gravenhage.

Door tusschenkomst van dit Bureau worden de mededeelingen betreffende de samenkomst van het Hof behandeld.

Het heeft de archieven onder zijn berusting en behandelt de administratieve aangelegenheden.

De mogendheden, onderteekenaars van dit verdrag verbinden zich aan het Intern. Bureau te 's-Gravenhage een eensluidend afschrift te doen toekomen van de scheidsrechterlijke overeenkomsten, tusschen hen aangegaan, zoomede van ieder scheidsrechterlijk vonnis, dat uitgesproken is door bijzondere rechtsmachten.

Zij verbinden zich eveneens aan het Bureau mededeeling te doen van de wetten, reglementen en documenten, waarop eventueele vonnissen van het Hof zullen zijn uitgesproken.

Art. 23.

Iedere mogendheid, die dit verdrag heeft onderteekend, zal binnen drie maanden, nadat het verdrag door haar is bekrachtigd, ten hoogste vier personen aanwijzen van erkende bekwaamheid op het gebied van internationaal recht, en staande op een hoog moreel standpunt, die geneigd zijn de functie van arbiter aan te nemen.

De personen aldus aangewezen zullen als „leden van het Hof" worden ingeschreven op eene lijst, die door de zorg van het Bureau bekend gemaakt zal worden aan alle onderteekenende mogendheden.

Iedere wijziging in de lijst wordt door de zorg van het Bureau ter kennisse van deze mogendheden gebracht.

Twee of meer mogendheden kunnen overeenkomen gezamenlijk een of meer leden aan te wijzen.

Dezelfde personen kunnen door verschillende mogendheden worden aangewezen.

De leden van het Hof worden voor den tijd van zes jaren benoemd. Hunne opdracht kan vernieuwd worden. In geval van overlijden of bedanken van een lid van het Hof wordt in zijne vervanging voorzien.

Art. 24.

Wanneer de mogendheden, die dit verdrag hebben onderteekend, zich tot het permanente Hof van Arbitrage willen wenden voor de oplossing van een tusschen hen gerezen geschil, dan worden de scheidsrechters, die de rechtbank zullen samenstellen, gekozen uit de ledenlijst van het Hof.

Wanneer de partijen het niet eens kunnen worden over de samenstelling van de rechtbank, dan wordt op de volgende manier gehandeld:

Iedere partij benoemt twee arbiters en deze benoemen een super-arbiter.

Bij verdeeldheid van stemmen wordt de keuze van een surper-arbiter opgedragen aan een derde mogendheid, door de partijen samen aan te wijzen.

Wanneer zij het niet eens kunnen worden over de keuze van deze mogendheid, dan wijst iedere partij een mogendheid aan; de super-arbiter wordt dan benoemd door deze twee mogendheden.

Wanneer de rechtbank op deze wijze is samengesteld, dan geven de partijen aan het Bureau kennis van hunne beslissing zich tot het Hof te wenden met opgave der namen van de arbiters.

De rechtbank komt bijeen op den datum door de partijen vastgesteld.

De leden van het Hof genieten in de uitoefening hunner functiën en buiten de grenzen van hun land, de voorrechten en vrijstellingen van gezanten.

Art. 25.

Gewoonlijk zal de rechtbank te 's-Gravenhage zitting nemen.

De zetel kan door de rechtbank niet gewijzigd worden, dan met toestemming der partijen, behoudens force majeure.

Art. 26.

Het internationaal Bureau te 's-Gravenhage is gemachtigd zijne lokalen en zijne diensten ter beschikking te stellen van de mogendheden, die dit verdrag hebben onderteekend, voor de uitoefening van iedere bijzondere arbitrale rechtspraak.

Het permanente Hof kan ook uitspraak doen in geschillen bestaande tusschen mogendheden, die dit verdrag niet hebben onderteekend of tusschen eene mogendheid, die het verdrag wel en eene die het niet heeft onderteekend, wanneer de partijen zijn overeengekomen hunne toevlucht tot deze rechtspraak te nemen, een en ander op de voorwaarden in het reglement vermeld.

Art. 27.

De onderteekenende mogendheden beschouwen het als hun plicht om in geval een ernstig conflict tusschen twee of meer hunner dreigt te ontstaan, deze er aan te herinneren, dat het permanente Hof voor hen open staat.

Bijgevolg verklaren zij dat het in herinnering brengen van de beschikkingen dezer conventie aan de partijen, die eenig geschil hebben, en de wenk, hun in het belang van den vrede gegeven, zich tot het permanente Hof te wenden, slechts kan beschouwd worden als het geven van een goeden raad.

Art. 28.

Een permanente Raad van Toezicht, bestaande uit de diplomatieke vertegenwoordigers der mogendheden, die dit verdrag hebben onderteekend, geaccrediteerd bij het Hof te 's-Gravenhage, met den Minister van Buitenlandsche Zaken van Nederland als President, zal in deze stad worden ingesteld, zoodra mogelijk nadat dit verdrag door negen mogendheden zal zijn bekrachtigd.

Deze R. v. T. zal belast worden met het samenstellen van het Internationaal Bureau, dat onder haar bestuur en contrôle blijft.

De R. v. T. stelt een reglement van orde voor het Hof vast, en maakt alle andere reglementen op; hij neemt beslissing in alle administratieve aangelegenheden, die zich bij het Hof voordoen.

Hij benoemt de ambtenaren en beambten van het Bureau, en heeft het recht deze te schorsen en weder in dienst te stellen, stelt de tractementen vast en controleert de uitgaven.

In de vergaderingen van den R. v. T. kan een besluit genomen worden als vijf leden tegenwoordig zijn. Beslissingen worden genomen bij meerderheid van stemmen.

De reglementen, door den R. v. T. opgemaakt, worden onverwijld toegezonden aan de mogendheden, onderteekenaars van dit verdrag.

Hij brengt ieder jaar rapport uit aan die mogendheden omtrent de werkzaamheden van het Hof, de administratie en de uitgaven.

Art. 29.

De kosten van het Bureau worden gedragen door de mogendheden, die het verdrag hebben onderteekend naar de verhouding, vastgesteld voor het internationaal Bureau van de algemeene Post-Unie.

Hoofdstuk III.

OVER DE SCHEIDSRECHTERLIJKE RECHTSPRAAK.

Art. 30.

Ten einde de ontwikkeling der arbitrage te bevorderen, hebben de mogendheden, onderteekenaars van dit verdrag, de

olgende regels vastgesteld, naar welke de rechtspraak zal gehouden orden, tenzij door de partijen anders mocht zijn overeengekomen.

Art. 31.

De mogendheden, die hun toevlucht nemen tot arbitrage, ekenen een compromis, waarin het onderwerp van het gechil en de uitgestrektheid van de macht der arbiters juist orden bepaald. Door deze acte komen de partijen overeen, ich te onderwerpen aan de uitspraak der arbiters.

Art. 32.

De scheidsrechterlijke functie kan worden toevertrouwd aan en of meer scheidsrechters, door de partijen naar hun believen e benoemen, of wel kunnen ze door hen gekozen worden uit le leden van het permanente Hof van Arbitrage.

Wanneer de partijen het niet eens kunnen worden over de amenstelling van de rechtbank, wordt op de volgende wijze ehandeld:

Iedere partij benoemt twee arbiters en deze kiezen samen en super-arbiter.

Bij verdeeldheid van stemmen wordt de keuze van een uper-arbiter opgedragen aan een derde mogendheid, door de twee partijen aan te wijzen.

Wanneer zij het niet eens kunnen worden over de keuze van deze mogendheid, dan wijst iedere partij eene mogendheid aan, die in onderling overleg een super arbiter kiezen.

Art. 33.

Wanneer een souverein of hoofd van een staat tot scheidsechter is gekozen, wordt de wijze van rechtspleging door hem eregeld.

Art. 34.

De opperscheidsrechter is rechtens president van de arbiale rechtbank.

Wanneer de rechtbank geen opperscheidsrechter heeft, kiest een president uit haar midden.

Art. 35.

In geval van overlijden, bedanken of van verhindering om tting te nemen van een der leden, wordt in zijne vervanging oorzien op de wijze als bij de benoeming is bepaald.

Art. 36.

De zetel van de arbitrale rechtbank wordt door de partijen angewezen; geschiedt dit niet, dan is die zetel 's-Gravenhage.

De zetel, eens vastgesteld zijnde, kan niet anders dan met toetemming der partijen worden gewijzigd, behoudens force majeure.

Art. 37.

De partijen hebben het recht speciale agenten bij de rechtank te benoemen, die in opdracht hebben als tusschenpersoon usschen hen en de rechtbank te dienen.

De partijen zijn bovendien gemachtigd om een raadsman of advocaat te belasten met de verdediging hunner rechten en belangen.

Art. 38.

De rechtbank bepaalt van welke taal ze zich zal bedienen.

Art. 39.

De scheidsrechterlijke procédure omvat het onderzoek en de debatten.

Het onderzoek bestaat in de mededeeling van alle geschreven of gedrukte akten en van alle stukken, inhoudende de bewijsgronden, die op de zaak betrekking hebben. Deze mededeeling zal plaats hebben op de wijze en binnen het tijdperk door de rechtbank bepaald ingevolge art. 49.

De debatten bestaan in de mondelinge besprekingen der bewijsgronden voor de arbitrale rechtbank.

Art. 40.

Ieder document door de eene partij verstrekt, moet aan de tegenpartij worden overgelegd.

Art. 41.

De debatten worden door den president geleid.

Zij zijn niet publiek, dan krachtens eene beschikking van de rechtbank, met toestemming van beide partijen genomen.

De debatten worden ingeschreven in processen-verbaal, opgemaakt door de secretarissen, door den president benoemd.

Art. 42.

Na het beëindigen der instructie heeft de rechtbank het recht alle nieuwe akten of documenten af te wijzen, die een der partijen aan hare beoordeeling wil onderwerpen zonder toestemming der andere partij.

Art 43.

De rechtbank heeft het recht nieuwe akten of documenten, op welke de agenten of raadslieden van de partijen de aandacht vestigen, in overweging te nemen. In dit geval heeft ze het recht zich deze akten of documenten te doen verschaffen, behoudens de verplichting er van kennis te laten nemen door de tegenpartij.

Art. 44.

Bovendien kan de rechtbank van de agenten der partijen de verstrekking vragen van alle akten en alle noodige verklaringen vragen. In het geval deze worden geweigerd neemt de rechtbank hiervan akte.

Art. 45.

De agenten en raadsleden zijn bevoegd aan de rechtbank mondeling alle mededeelingen te doen, die zij voor de verdediging hunner zaak noodig achten.

Art. 46.

Zij hebben het recht tegenwerpingen te maken en bijko-
ıende omstandigheden te releveeren.

Art. 47.

De leden der rechtbank hebben het recht vragen te stellen an de agenten en hen opheldering te vragen over twijfelachtige ounten.

Noch de gestelde vragen, noch de opmerkingen door de eden gemaakt, mogen worden aangemerkt als uitdrukking te geven aan de inzichten van de rechtbank of aan de persoonlijke nzichten der leden.

Art. 48.

De rechtbank is gemachtigd hare bevoegdheid te beperken, zich beroepende op het compromis of op andere tractaten op le zaak betrekking hebbende.

Art. 49.

De rechtbank heeft het recht voor den gang van het proces epaalde schikkingen te maken; tevens om aan te geven de ijze waarop en de termijn, binnen welke iedere partij hare nclusies moet nemen, en om de formaliteiten aan te geven, e het bijbrengen van bewijzen mochten noodzakelijk maken.

Art. 50.

Wanneer de agenten en advocaten der partij alle ophelde-ngen en bewijzen tot ondersteuning hunner zaak hebben bij-bracht, sluit de president de debatten.

Art. 51.

De beraadslagingen van de rechtbank hebben plaats met esloten deuren.

Iedere beslissing wordt genomen met meerderheid van emmen.

Wanneer een lid weigert zijn stem uit te brengen, moet t in het proces-verbaal worden genoteerd.

Art. 52.

De arbitrale rechtbank spreekt bij meerderheid van stem-ıen een gemotiveerd vonnis uit. Het wordt op schrift ge-racht en door ieder der leden van de rechtbank geteekend.

De leden, die in de minderheid zijn gebleven, kunnen bij un handteekening aanteekenen, dat zij niet met het vonnis ıstemmen.

Art. 53.

Het vonnis wordt in publieke zitting in tegenwoordigheid 'an de agenten en advocaten der partijen voorgelezen.

Art. 54.

Het vonnis, dat bekend gemaakt moet worden aan de

agenten der partijen, beslist, zonder appèl, in het geschil tusschen de staten.

Art. 55.

De partijen kunnen zich in het compromis het recht voorbehouden, revisie van het vonnis te vragen. In dit geval moet de aanvrage hiertoe gedaan worden aan de rechtbank, die het vonnis heeft geveld.

Deze aanvrage moet gegrond zijn op de ontdekking van een nieuw feit, dat een beslissenden invloed op het vonnis zou hebben uitgeoefend, en dat, tijdens het sluiten der debatten, onbekend was aan de rechtbank en aan de partij, die revisie aanvraagt.

De procédure van revisie kan slechts geopend worden op eene beslissing van de rechtbank, na te hebben geconstateerd, dat het nieuwe feit aanwezig is, en na op dezen grond de aanvrage ontvankelijk te hebben verklaard.

Het compromis bepaalt den tijd, binnen welken de aanvrage tot revisie moet worden gedaan.

Art. 56.

Het vonnis van de rechtbank is slechts bindend voor de partijen, die het compromis hebben gesloten.

Wanneer het handelt over de verklaring van een verdrag, ook van kracht voor andere mogendheden dan de partijen die een geschil daarover hebben, dan geven zij van het sluiten van het compromis kennis aan die staten. Ieder dier staten heeft dan het recht in het geding tusschenbeide te komen. Gaan een of meer staten over tot deelneming in het geding, dan is de uitlegging, die het vonnis bepaalt, ook voor die staten geldend.

Art. 57.

Iedere partij betaalt zijn eigen onkosten en een gelijk deel der kosten van de rechtbank.

Dit verdrag bevat nu wel is waar geene rechtens bindende bepalingen en ook is het inroepen van eene arbitrale tusschenkomst in het algemeen zoowel als die van het permanente Hof van Arbitrage facultatief gelaten, zoodat de rechtstreeksche werking van het verdrag tot behoud van den vrede gering zal zijn, doch de groote beteekenis van deze regeling tot vreedzame oplossing van internationale geschillen is niet te miskennen. De gemakkelijke gelegenheid, die wordt aangeboden om deze geschillen op te lossen door een der middelen in het verdrag aangegeven, zal het hare er toe bijdragen om te bewerken, dat niet te lichtvaardig naar de wapens zal worden gegrepen.

Ten slotte komen in de acte final nog de volgende wenschen voor:

De conferentie spreekt den wensch uit dat spoedig moge worden overgegaan tot revisie van de conventie van Genève;

dat de rechten en plichten van neutrale staten in een volgende conferentie zullen worden behandeld;

dat de voorstellen, strekkende om den particulieren eigendom ter zee in den zeeoorlog onschendbaar te verklaren, in een volgende conferentie zullen worden onderzocht en dat de regeling van het vraagstuk betreffende het bombardement van havens, steden en dorpen door eene vloot een onderwerp van beraadslaging in eene volgende conferentie moge zijn.

SABLONIÈRE.

TRAINING.

Training komt van het Engelsche „to train" (trahere) = africhten en had in het moederland van alle wedstrijden in verschillende takken van sport alleen betrekking op ruiters.

Het beteekende hier de voorbereiding en oefening van den ruiter en het paard tot verhoogde krachtsinspanning door stelselmatig verzwaarde lichaamsoefeningen; thans heeft het begrip „training" eene beteekenis in ruimer zin en kan men zich trainen in het zwemmen, roeien, fietsrijden enz., maar ook voor de recrutenschool, velddienst, schijfschieten enz.

Wilt gij den recruut trainen voor de recrutenschool, b.v. in de handgrepen: gewen dan eerst zijne armspieren aan het gewicht van een geweer door veelvuldig de oefeningen met het geweer door hem te laten uitvoeren; zijn zijne spieren aan dit gewicht gewend, begin eerst dan met hem de verschillende bewegingen van een handgreep te leeren. Kent hij deze, leer hem de bewegingen op tellen uitvoeren en daarna moet deze oefening herhaald worden met tusschentellen, eerst met 4, daarna 3, 2, 1 en eindelijk zonder, waardoor de beweging automatisch wordt en de man beter de tijdmaat leert voelen, terwijl de onderwijzer van zijne klasse eerder en gemakkelijker gelijkheid zal verkrijgen.

Wat hebben wij nu bij deze training geoefend?

1e. de spieren van de armen zelf (de tonus);

2e. spiergevoel en spiergeheugen van de armspieren;

3e. de kracht, die de spieren in werking stelt, dus van het zenuwcentrum;

4e. de coördinatie der spieren; verder is de beweging automatisch geworden en hierdoor arbeid bespaard.

Eene kleine beschouwing uit de Anatomie en Physiologie van den mensch dient nu te volgen om duidelijk te maken wat de tonus van een spier is, spiergeheugen en spiergevoel, coördinatie van de spieren enz. en waarom arbeid bespaard

wordt, indien eene oefening of eenige sport automatisch wordt uitgevoerd.

De voornaamste eigenschap van de spier is haar samentrekkingsvermogen en zich dus te verkorten, wanneer zij geprikkeld wordt. Elastisch zijn alle deelen van het menschelijk lichaam min of meer, zelfs de beenderen, een spier daarentegen is elactisch en samentrekbaar.

Wanneer het eene uiteinde van een spier aan een vaststaand lichaamsdeel vastzit en het andere einde met een beweegbaar deel verbonden is, zoo zal door verkorting van de spier het beweegbare deel zich bewegen, daarbij overwint de spier tegenstand, in elk geval van het gewicht van het beweegbare deel en heeft arbeid verricht. Bij deze samentrekking als gevolg van een ontvangen prikkel kan het gebeuren, dat de spier zich tot de helft verkort, de spiermassa verdikt zich en wordt hard; hoe sterker de prikkel is en hoe langer deze duurt, naar die mate zal de spier zich ook sterker samentrekken en langer in samengetrokken toestand blijven.

Wat den prikkel betreft, waardoor de spier zich samentrekt, ontvangt zij dezen van de zenuwen; naarmate van de wijze, waarop de spieren den invloed van het zenuwstelsel ondervinden, onderscheidt men twee hoofdgroepen, n.l. de willekeurige en onwillekeurige spieren. De eerste zijn aan onzen wil onderworpen, zij trekken zich samen zoo dikwijls en zoo sterk wij willen, ook worden zij skeletspieren genoemd, omdat bijna alle spieren van deze groep met het beenderstelsel in verbinding staan; de tweede groep zijn de spieren, die den bloedsomloop en de spijsvertering regelen, een voorname hiervan is het hart, zij zijn niet aan onzen wil onderworpen.

De wil zetelt in een deel van het centraalorgaan van het zenuwstelsel, n.l. in de hersenen; de geleiddraden, hieruit komende, die den prikkel (het bevel zich te verkorten) naar de spieren overbrengen, zijn de zenuwen en wel de motorische zenuwen genoemd, tot onderscheiding van de sensorische of zintuigzenuwen en sensibele of gevoelszenuwen, welke beide laatste invloeden van buiten naar de hersenen overbrengen en zoo tot ons bewustzijn doen komen.

Zooals uit het voorgaande duidelijk te zien is, staan de spieren dus in het nauwste verband met de zenuwen en deze met de hersenen; spieren en zenuwen nemen beide aan eene oefening deel en kunnen derhalve vermoeid worden; echter zal men zich minder vermoeien, indien men de spieren kan gebruiken buiten de hersenen om en hierop is een voornaam deel van de training gebaseerd; men bespaart arbeid, doordien de hersenen in rust blijven.

Als voorbeeld kan dienen iemand die leert fietsrijden, hij wordt spoedig vermoeid en moet zijne hersenen, zenuwen en spieren gebruiken, om niet te vallen, al zijn aandacht heeft hij bij het rijden noodig en ziet bijna niets van hetgeen om hem heen gebeurt, eerst later, wanneer hij de beweging goed kent

en het eene automatische beweging voor hem geworden is, zal hij zich minder vermoeien, omdat hij zijne hersenen niet meer erbij noodig heeft.

Bij de militaire training, die omvangrijker is en van eene andere soort dan de training voor de bekende sport, is dit automatisch worden van eene oefening van groot gewicht tot besparing van arbeid en ter verkrijging van 't zelfde einddoel, namelijk ontwikkeling van 't lichaam, om het in staat te stellen grooten arbeid te verrichten, Ausdauer te verkrijgen, door stelselmatige oefening met inachtneming de gezondheid niet te schaden.

Het kenmerkend onderscheid tusschen militaire training en training voor sport, is de tijdduur; zooals later besproken zal worden, laat het lichaam slechts zes weken de hoogste inspanning toe zonder schadelijke gevolgen voor de gezondheid; de militaire training, die behelst het exerceeren in Recruten-, Compagnies-, Bataljonsschool, het hanteeren der wapens, den veld- en wachtdienst, de theoretische opleiding, roeien en het schijfschieten, vordert uit den aard der zaak een zoo langen diensttijd.

Behalve dat de spier elastisch en samentrekbaar is, heeft zij nog een derde zeer interessante eigenschap, de tonus of de spankracht; dit is de natuurlijke samentrekking buiten den wil van den mensch. De tonus van de spier is ook oorzaak, dat wanneer de samentrekking ophoudt, zij niet een ruk ondervindt, maar alle bewegingen eenigszins veerend eindigen; de tonus is nog geen arbeid, maar zij gaat ongemerkt in arbeid over; de beweging zal krachtiger intreden, naarmate de tonus sterker is (en de prikkel grooter is), hetgeen men verkrijgen kan door de spier te oefenen. In verband met de training in de handgrepen zal het nu duidelijk zijn, waarom wij de tonus van de spieren der bovenste ledematen moeten versterken.

Wanneer men van een geoefende spier spreekt met betrekking op haar verhouding tot andere spieren, dan denkt men daarbij, dat ze elkaar assisteeren in hunne bewegingen, dat de eene spier het werk overneemt van de andere spier, als deze tengevolge harer ligging niet verder kan werken, of dat spieren van tegengestelde werking elkaar niet tegenwerken. Deze geoefendheid noemt men de coördinatie der spieren, bij gemis hieraan, b.v. wanneer door ziekte de zenuw zelf, die op een spier werkt, gestoord is, dan mislukt de uitvoering van de schijnbaar eenvoudigste beweging: het brengen van den lepel bij den mond of het gelijkmatig verzetten der voeten bij het loopen.

Waarom kan dikwijls iemand, die in dienst komt, zich niet optrekken aan den rekstok? niet omdat hij geen spierkracht heeft, maar omdat hij voor die oefening te veel spieren tegelijk in werking wil stellen en deze spieren elkaars werking zullen opheffen, evenzoo bij het uitvoeren van een handgreep moeten de spieren, die in werking komen, coördineeren om de beweging vlug en net af te werken.

De coördinatie moeten de spieren zich door eigen oefening

en ervaring leeren, evenals het spiergevoel, waardoor zij zelfs den druk leeren schatten, die op hen uitgeoefend wordt of dien zij moeten bestrijden, b.v. het schatten van het gewicht van een brief op de hand.

Met behulp van het spiergevoel ontvangen wij ook de sterkte van den druk, die op de verschillende deelen van de voetzool bij het staan op den grond worden uitgeoefend en kunnen wij met gesloten oogen ons evenwicht houden, terwijl een teringlijder, bij wien het spiergevoel verloren gaat, in duister wankelt en ten slotte omvalt, zonder het bijtijds gewaar te worden.

In nauw verband met spiergevoel staat spiergeheugen, waardoor de spieren gewend zijn geworden aan bepaalde gewichten en dit toepassen bij oefeningen, b.v. moeten wij iemand de handgrepen leeren, dan beginnen we zijne armspieren aan het gewicht van een geweer te gewennen, de spieren gewennen zich zoo aan dit gewicht, het spiergeheugen werkt zoo sterk, dat, indien hij de handgreep kent, en we geven hem een geweer van een ander gewicht, hij 't niet meer zal kennen.

Het samentrekkingsvermogen van de spier, de arbeid dien zij kan verrichten, is een gevolg van eene chemische werking.

Een natuurwet zegt: dat het overwinnen van tegenstand, als heffen van lasten, stremmen van bewegingen enz. eene verandering in tegengestelden zin tengevolge heeft. Zoo ook hier wordt het evenwicht van den door de spier verrichten arbeid hersteld door een verbrandingsproces, hetwelk in de spier plaats heeft; zuurstofatomen verbinden zich gemakkelijk met koolstofatomen, er ontstaat koolzuur en warmte. Deze warmte verbrandt niets van het spiervleesch zelf, maar van de voedingsbestanddeelen, die de spier, als zij in rust is, uit het bloed neemt, n.l. koolhydraat en vet, het vrij gekomen koolzuur en de verdere verbrandingsprodukten, die nadeelig zijn voor het spierweefsel, worden door het bloed afgevoerd en hierdoor de spier gezuiverd.

Gedurende den arbeid voedt de spier zich niet, dit doet zij in de rust en natuurlijk zal die spier, die het meest geprikkeld is geworden en dus den meesten arbeid verricht heeft, zich krachtiger voeden uit het toestroomende bloed, dan een andere spier die geen arbeid verricht heeft. Wanneer eenige spieren, 't zij uit het beroep dat men uitoefent, 't zij uit eenzijdige oefening, meer arbeid verrichten dan de andere en zich dus krachtiger voeden, dan versterken en verdikken zij zich ten koste van de spieren van het geheele lichaam, er ontstaan misvormingen in de gestalte en houding.

Als voorbeeld hiervan kan dienen de biceps van den smid en den landbouwer, welke buigspier zoo sterk geoefend kan zijn, dat zij het elleboggewricht gebogen houdt als de armen in rust zijn of natuurlijk afhangen (de tonus van de biceps is in dit geval grooter dan van de triceps, welke de strekker van den arm is); als gevolg van bijzonder sterk ontwikkelde schouder-

en armspieren ziet men dikwijls, dat zulke menschen met gebogen hals en hooge schouders op zeer dunne beenen loopen.

Omgekeerd kunnen de beenspieren te sterk ontwikkeld zijn door 't maken van groote wandelingen enz., daarom moet wandelen vergezeld of afgewisseld worden met oefening van de spiergroepen der bovenste ledematen, eerst dan geeft het aan het lichaam een weerstandsvermogen, dat bijna op geen andere wijze te bereiken is. Wanneer ge wandelt voor oefening, vooral niet slenteren, maar de schouders goed teruggetrokken houden, leid uwe gedachte af door gezelschap of zoek in de natuur iets om u bezig te houden en maak er een gewoonte van, van tijd tot tijd zoo diep mogelijk adem te halen; indien ge geen lucht genoeg door den neus kunt krijgen, kan gerust ook door den mond worden adem gehaald. Deze diepe ademhaling versterkt de werking van de longen, waarin, zooals we weten, het vuile bloed gezuiverd wordt; aan te bevelen is het voor recruten bij de eerste training in het gaan en loopen, om de 10 passen ongeveer te commandeeren „Diep ademhalen", waardoor zij 't later automatisch, uit eigen beweging doen.

Bij training in het gaan en loopen, hardloopen, roeien enz. moet de onderwijzer gedurende de training de gedachte van zijne leerlingen met andere zaken bezighouden, dus afleiden, waardoor zij 't langer zullen volhouden en zich minder vermoeien; bemerkt hij niettegenstaande deze pogingen vermoeidheid in zijne klasse, doordien zij buiten adem raken, onmiddellijk moet 't tempo van den pas of de slag van het roeien gematigd worden, waardoor de hart- en longwerking geleidelijk weer tot hun normalen toestand terugkeeren, dus nimmer onmiddellijk met de oefeningen eindigen; evenzoo bij den aanvang der oefening geleidelijk het tempo versnellen en de lengte van den pas vergrooten. Zoo zou bij de uitvoering der verschillende passen in de Recrutenschool voorkomende, het beter zijn den eersten pas niet van de voorgeschreven lengte te maken ('t geen men in de practijk altijd ziet gebeuren), maar eerst bij den 2^{en} of 3^{en} pas de voorgeschreven lengte aan te nemen.

Training van een recruut voor de militaire houding uit de Recrutenschool is als volgt: eerst dient nagegaan te worden, welke spieren bij deze oefening in werking komen; deze zijn: de kuitspier, 4-hoofdige dijspier, vierkante lendenspier, de gemeenschappelijke strekspier van den rug, breede rugspier, monnikkapsspier en de nekspieren; door gewrichts- en toesteloefeningen moeten nu die spieren systematisch versterkt worden, daarna wordt „de militaire houding" en „op de plaats rust" gedurende 1, 2, 3 enz. tellen afwisselend aangenomen, de oefening herhaald, tot hij automatisch, zonder er bij te denken, op commando de houding aanneemt.

Dezelfde methode moet ook gevolgd worden bij de uitvoering der Gewrichtsoefeningen uit de Handleiding in de Gymnastiek; de onderwijzer let er vooral op, de oefeningen in den beginne niet te moeilijk te maken, waardoor de leerlingen te

veel hun hersenen moeten inspannen en zij zich onnoodig vermoeien, maar door geleidelijke verzwaring der oefening en samenstelling van verschillende oefeningen, doch telkens opnieuw herhalen met tusschen tellen, moet men trachten de oefeningen automatisch te laten uitvoeren.

Een punt, waarop ik ten slotte nog de aandacht wil vestigen en van zeer groot gewicht, is, dat men moet waken tegen „overtraining"; dit berust op een wanverhouding tusschen de voeding van de hersenen en den van deze vereischten arbeid; de wil, uit de hersenen te voorschijn komend, wordt onmachtig en prikkelbaar ten gevolge van het bewustzijn van zijn onvoldoende werking.

De prikkel, die bij krachtigen wil zelfs vermoeide spieren tot voortzetting van zich samen te trekken dwingt ('t geen men Ausdauer noemt), is zonder energie en van korten duur. Zoo komt het dat het voornaamste verschijnsel van „overtraining" is, gebrek aan Ausdauer, verder prikkelbaarheid, lafhartigheid, slapeloosheid en spoedige vermoeidheid van het spierstelsel.

Zooals reeds besproken is, heeft er in een arbeidende spier een verbrandingsproces plaats, nu hangt de hoeveelheid arbeid, die men verrichten kan af van de hoeveelheid brandmateriaal (koolhydraat en vet), derhalve moet de voeding gelijken tred houden met vermeerdering van den arbeid, dien men verricht.

De grens van training voor de bekende sport is practisch gevonden en kan niet langer dan zes weken worden volgehouden bij het dagelijks verrichten van de maximum hoeveelheid arbeid, waartoe het lichaam in staat is; pogingen om het langer vol te houden hadden nadeelige gevolgen voor de gezondheid.

Bij training van den troep heeft zich hiervan in Duitschland een sprekend voorbeeld voorgedaan, waar een chef reeds in Juni was begonnen zijn troep te trainen voor de in September plaats te vinden manoeuvre. Zulk eene poging moest noodwendig slechte gevolgen hebben, de troep werd overtraind en verloor in weerstandsvermogen en Ausdauer het reeds vroeger behaalde gemiddelde; zoodat hij het van een troep, die zich misschien maar 10 dagen voor hetzelfde doel (doch onmiddellijk de manoeuvre vooraf) getraind had, gemakkelijk geslagen werd.

De gezondheidstoestand van den overtrainden troep was slecht, de soldaten waren mager met ingevallen wangen en niettegenstaande de sterk verbrande gelaatskleur, zagen zij er bleek en mat uit; vijf hadden hartziekten gekregen, n.l. hartverwijding door te veel lichaamsinspanning en verscheidene een abnormalen polsslag gedurende de rust.

Tegelijk kon men zich van de slechte stemming onder de manschappen overtuigen, zij waren gedrukt en ontmoedigd, nooit hoorde men ze zingen gedurende den marsch.

In de eerste plaats moet men de oorzaak hiervan zoeken, afgescheiden van den enorm langen duur der training, in de onvoldoende voeding der soldaten.

De kost der soldaten is voldoende voor den arbeid, dien zij

verrichten in vredestijd, maar voor oorlogsvermoeienis is zij niet toereikend.

Wie het niet in zijn macht heeft, de menage gedurende vredestijd te verbeteren, heeft niet het recht in dien tijd gedurende een lang tijdsverloop krijgsoefeningen te laten verrichten.

Een practisch middel tegen „overtraining" is volgens dr. LEITENSTORFER, chef van den geneeskundigen dienst te Metz, het gebruik van stukjes suiker; de proeven bij de herfstmanoeuvres van het Duitsche leger in 1897 genomen, hebben bewezen, dat de suiker een snelwerkend middel tegen uitputting en tegen zonnesteek is.

Het hierboven aangehaalde van een overtrainden troep mag als duidelijk bewijs daarvoor dienen, dat de diensttijd niet mag worden een voortdurende training of een periode van voortdurende inspanning van alle physische krachten.

D. K. V. L.

DE INFANTERIE-OEFENINGEN DER MATROZEN.

Wanneer men een zaak, die men een goede zaak meent te zijn, voorstaat en men geeft van zijn gedachtenloop daarover in geschrifte blijk, dan kan het niet anders dan aangenaam zijn, wanneer men zich op waardige wijze ziet aangevallen.

Zulk een aanvaller meen ik te mogen begroeten in „een zeeofficier", die onder bovenstaanden titel in de vorige aflevering van dit tijdschrift zijn meening over het door mij ingeleide onderwerp kenbaar maakte en gaarne aanvaard ik den pennestrijd, zooals die door hem gestreden wordt, zonder elkander hatelijkheden naar het hoofd te slingeren, zonder haarkloverij, ieder voor zich overtuigd van het belang van de zaak, waarvoor men strijdt.

Laat hem, om te beginnen, gezegd zijn, dat ik de bladzijden 505 en 506 met volledige instemming gelezen heb; de strijd vangt dus aan op blz. 507, en voor het geregeld verloop van het gevecht wil ik voorloopig de laatste alinea dier pagina als punt van aanval uitkiezen.

Zooals schrijver terecht aanhaalt, wil ik de leiding van alle infanterie-oefeningen in handen zien van officieren der mariniers, aan welken zin hij gelieve toe te voegen: „op die schepen of inrichtingen waar deze officieren geplaatst zijn".

Ook wil ik de marine-kazerne gecommandeerd zien door een hoofdofficier der mariniers, *niet* om het commando over de kazerne, want dat zal, dunkt mij, een niet benijdenswaardige betrekking worden, omdat zij naar mijn overtuiging althans

uit den aard der zaak een scheeve verhouding zal geven tot de commandanten der in die kazerne gehuisveste bemanningen, maar als hoofdleider der zoo gewichtige doch maar al te dikwijls miskende infanterie-oefeningen, die daar zeker ten volle tot haar recht kunnen komen.

Schrijver nu uitnoodigende de 4e alinea op blz. 234 van mijn artikel: „het korps mariniers" nog eens te lezen, moet het begin van dien zin vooral niet over het hoofd worden gezien, want uit het naar een bepaald rooster ter beschikking stellen van de equipages volgt toch, dat de andere bemanningen op dat tijdstip niet ter beschikking zijn van de officieren der mariniers en dat dus voor hen alle andere oefeningen, die niets met de infanteristische opleiding te maken hebben, op de tabel kunnen voorkomen.

De opleiding van den matroos draait dus geenszins alleen om zijn vorming tot infanterist.

Schrijver beklaagt zich in den voorlaatsten zin van dezelfde alinea, dat naar mijn systeem in bekwaamheid en berekendheid voor zijn taak als infanterist de zeeofficier nog meer zou achteruitgaan, doch ik meen die opinie te mogen bestrijden en daartoe wil ik hem verzoeken mij te volgen naar blz. 1055, Marineblad 1898—99.

In het laatste gedeelte der 3e alinea v. o. toch leze hij: „want men vergete niet, dat in die kazerne (de marinekazerne) niet alleen minder personeel, *maar ook officieren* en onderofficieren moeten worden geoefend".

Onderaan blz. 506 van zijn artikel erkent schrijver, dat de officier der mariniers thans beter berekend is voor de taak van infanterie-opleiding dan de zeeofficier; wanneer we ons dus een indeeling denken in leerlingen en onderwijzers, dan moeten in dezen tak van dienst de zeeofficieren onder de eersten, de officieren der mariniers onder de laatsten gerangschikt worden.

Nu hoop ik alleen dat schrijver wil erkennen, dat het opleiden in de elementaire infanterie-zaken niet zoo eenvoudig is als het misschien voor oningewijden schijnt te zijn, vooral wanneer ik hem meedeel, dat wij zelf soms nog inzien, dat we hetgeen we deden op een andere wijze beter hadden kunnen doen. Misschien ook kan hij mettertijd bij de zeeofficieren, die thans bij de mariniers gedetacheerd zijn en voornamelijk bij hem, die bij de instructie-compagnie is geplaatst geweest, de meest volkomen inlichtingen verkrijgen omtrent de geoefendheid, handigheid en routine die onmisbaar zijn, wil men een afdeeling behoorlijk kunnen africhten of laten africhten, want zelfs het meest bedreven kader eischt goede leiding en toezicht van bekwame officieren.

Wel verlangend ben ik dan te vernemen of zij na hun tweejarig verblijf aan den wal hebben leeren inzien, dat ze de daar opgedane kundigheden en vooral de wijze waarop ze een troep in infanterie-zaken moeten opleiden, nooit aan boord of uit zich zelf zouden hebben verkregen.

Oppervlakkig moge het vreemd schijnen, zooals schrijver aanhaalt, dat terwijl drie zeeofficieren tijdelijk gedetacheerd werden bij de mariniers, twee officieren der mariniers belast werden met de opleiding der jongens aan boord Hr. Ms. „Buffel", doch hierbij moet niet uit het oog worden verloren, dat de drie gedetacheerde zeeofficieren onder voortdurende leiding en toezicht van een kapitein der mariniers werkzaam zijn, terwijl de twee luitenants van de „Buffel" geheel op zich zelf staan.

Waar zou nu in het vervolg de zeeofficier zich beter kunnen toeleggen op dat gebied dan in de marine-kazerne, waar hij onder goede leiding van deskundige officieren leert hoe hij de infanterie-oefeningen, zoowel elementaire als taktische, moet houden en leiden?

Onder wiens leiding zal de adelborst 1e klasse, die na het Instituut verlaten te hebben in den regel geplaatst wordt op schepen, aan boord waarvan ik aangaf, dat officieren der mariniers behooren geplaatst te zijn, zich beter kunnen bekwamen op infanterie-gebied, dan onder die van den officier der mariniers?

De jeugdige zeeofficier heeft dan, ik hoop en vertrouw dat schrijver dit met me eens zal zijn, de gelegenheid gehad zich meer in dezen tak van dienst in te werken dan, de tegenwoordige wijze van oefening volgende, ooit het geval kan zijn.

De eenhoofdige leiding in de marine-kazerne en de allen van dezelfde school (het korps mariniers aan den wal) komende detachementscommandanten aan boord der groote schepen zijn waarborgen of moeten zulks ten minste zijn, dat de infanterie-oefeningen in dezelfde richting gestuurd worden.

Komen nu deze zeeofficieren op de flottillevaartuigen, dan mag van hen verwacht worden, dat zij de kleine landingsdivisie in het gevecht kunnen aanvoeren.

Het zal uit het bovenstaande duidelijk zijn dat het geenszins in mijn bedoeling lag den zeeofficier geheel als infanterist te elimineeren; integendeel, hij wordt door invoering van het door mij ontwikkelde schema meer voor dien dienst geschikt gemaakt.

Bij het gezamenlijk optreden van meerdere kleine landingsdivisiën zou het weer gewenscht zijn, dat, zoo mogelijk, aan een kapitein der mariniers de leiding gegeven werd.

Hiermede is tevens aangetoond dat de 2e alinea van blz. 507 niet in mijn geest is begrepen, want de kleine landingsdivisiën zouden volgens mijn schema integendeel geheel worden gecommandeerd en geëncadreerd door zeeofficieren, die der groote schepen gecommandeerd door kapiteins der mariniers en grootendeels geëncadreerd door luitenants ter zee, want hoogstens zou per debarkementstroep één jong luitenant der mariniers zijn ingedeeld. De landingsdivisiën der „Kortenaers" zouden staan onder het bevel van den daar aan boord geplaatsten luitenant der mariniers.

In stede dus dat de door mij voorgestane regeling tegen het

belang van de oefening der zeeofficieren zou zijn, is ze integendeel juist geheel in haar belang.

Wat de zinsnede: „en evenmin voor de discipline" betreft, deze verklaar ik niet te begrijpen, want mijns inziens wordt de discipline van een landingstroep bevorderd, wanneer hij gecommandeerd wordt door officieren, die geheel voor hunne taak berekend zijn.

Bij het leger ziet men een jong tweeden luitenant van de cavalerie menigmaal rijlessen geven aan kapiteins der niet bereden wapens en nooit vernam ik iets dat strijdig was met de discipline.

Hadden alleen persoonlijke belangen, mijzelf betreffende, voorgezeten bij het neerschrijven van mijn artikel: „Het korps Mariniers", dan zoude ik het met mijn naam onderteekend hebben. Het belang van de zaak, zoowel als dat van het geheele korps officieren der mariniers echter was de drijfveer, die mij het opstel uit de pen deed vloeien.

Maar aangenomen, dat de zaak mij eens niet ter harte ging, dat uitsluitend de belangen van het officierskorps bij mij hadden voorgezeten, dan nog zou die reden alleszins te billijken zijn, daar de belangen van een korps van, volgens de tegenwoordige organisatie, 46 leden niet meer onder de persoonlijke mogen gerekend worden, maar op zich zelf reeds een zaak vormen.

Niet vergetende, dat ik uitging van de stelling, dat de regeering het korps mariniers noodig acht, trachtte ik aan te toonen, dat zijn belangen niet voldoende worden behartigd en dat meer partij behoort getrokken te worden van de goede krachten, die het korps kan ontwikkelen.

Ik trachtte den weg aan te geven langs welken men daartoe kan geraken.

Is het, vraag ik weer, een onbillijke eisch, dat ook wij willen opklimmen tot op zekere hoogte ongeveer gelijk met onze studiemakkers; is het te laken, dat gezocht wordt naar middelen om daartoe te geraken, middelen die voor de hand liggen, middelen die niemand zouden schaden en waardoor tevens de goede zaak, het oefenen van het marine-personeel op infanterie-gebied zou worden gediend?

Ten slotte nog de volgende regelen:

Ging men een geheel nieuwe marine oprichten, dan zou men zeer waarschijnlijk geen afzonderlijk korps mariniers meer in dienst nemen, de reden waaraan het zijn ontstaan te danken heeft niet meer bestaande, tenzij men het deed uit overwegingen van financieelen aard.

Maar *heeft* men nu eenmaal het korps, laat het dan zoo goed mogelijk zijn, laat van zijn diensten zooveel mogelijk partij getrokken worden en de regeering beloone dan zijn diensten door het een goede toekomst te verzekeren.

Die toekomst *kan* niet verzekerd worden bij de bestaande

organisatie; hier helpt geen pensionneeren van enkelen, want daardoor wordt de algemeene toestand niet veranderd.

Algeheele reorganisatie is bij bestendiging van het korps de eenige weg, die tot blijvende verbetering leidt.

EEN OFFICIER DER MARINIERS.

RECTIFICATIE.

In het artikel „Het korps Mariniers" in de 2e aflevering van het Marineblad, jaargang 1899—1900, blz. 227—240, staat de „Wilhelmina" abusievelijk in plaats van bij de groote schepen bij de „Kortenaers" ingedeeld.

ANTWOORD AAN „EEN OFFICIER DER MARINIERS."

Door de welwillendheid der Redactie ben ik in de gelegenheid reeds in ditzelfde nummer „een officier der mariniers" te antwoorden.

In de eerste plaats zij 't me dan vergund, hem dank te zeggen voor de kameraadschappelijke wijze, waarop hij mijn aanval heeft ontvangen en bestreden. Maar gewonnen geven kàn ik me nog niet.

Al in 't begin van zijn stuk geeft schr. me toe, dat mijn aanhaling, dat hij *alle* infanterie-oefening in handen wil zien van officieren der mariniers, terecht is. Maar dat is juist, 't geen ik bestrijd. Mijn heele betoog was er juist op gericht, aan te toonen, dat, indien dàt zoo blijft, wij er uit raken, en alléén in 't gevecht nog zullen optreden, en niet meer als leiders van *de*, d. w. z. van *alle* oefeningen met ons eigen volk. Het gevaarlijke voor ons, hiervan, trachtte ik reeds op de blz. 506 en 507 4e afl. aan te toonen. En waar we in dit gewichtige punt van uitgang verschillen, daar is alle verdere discussie natuurlijk zonder gevolg, en zal ik alleen nogmaals trachten mijn standpunt, als voor ons 't eenig mogelijke, te verdedigen. Laat ik eerst mogen zeggen, dat ik van schrijver niet anders verwacht had. Het moèt hem moeielijk vallen, de taak, waarvoor hij zich zooveel beter, en dus zooveel meer succès belovend, berekend weet, af te staan aan den hiervoor *thans nog* minder in staat zijnden zeeofficier. Ik kan me volkomen hierin verplaatsen. Maar indien dit zoo als 't nu is, *blijft*, dan zal de zeeofficier *altijd* de minderwaardige in dit opzicht blijven, en dus nooit

worden, wat van hem geëischt wordt, en wat hij recht heeft te verlangen: een voor zijn taak berekend aanvoerder in het gevecht aan den wal. Ja! recht, want ik herhaal: dat het anders ongeoorloofd is, hem de zware verantwoording over zooveel menschenlevens, over het al of niet zegevieren onzer wapenen, op te leggen! Zeker, ieder onzer zal met toewijding die verantwoording aanvaarden, en volgens zijn beste weten en zoo goed mogelijk de zaak ten einde brengen, maar wij willen meer, wij willen beslagen ten ijs komen.

Schrijver noodigt mij uit, hem te willen volgen naar blz. 1055 „Marineblad" 1898—'99, en betoogt dan verder, dat, bij een keuze van onderwijzers en leerlingen, de officier der mariniers tot de eersten, de zeeofficier tot de laatsten moet behooren. Ik ben dit volkomen met hem eens, maar.... davon ist die Rede nicht. 't Zij me vergund, er schr. op te wijzen, dat wij beiden als titel gebruikten: „de infanterie-oefeningen der *matrozen*", en niet de oefening der zeeofficieren. Ik erken gaarne, dat wij nog veel van de officieren der mariniers kunnen leeren, en ook, dat wij de tot onze taak benoodigde bekwaamheid nooit aan boord, of uit onszelf zouden hebben verkregen, maar dit is op 't oogenblik [illegible] de zaak niet, niet de hoofdzaak althans. De hoofdzaak is, dat wij [illegible] de onderwijzers moeten worden van ons eigen volk, wij alléén [illegible].

En als we voor dat feit gesteld worden, en onze collega's-[illegible] leermeesters hebben ons den weg gewezen in dat door ons n[illegible] nog weinig betreden terrein, en wij weten, nogeens, dat *wij*, e[illegible] niemand anders, ervoor staan — ei, zouden wij met ijver e[illegible] goeden wil dan ook niet het voor ons benoodigde even goe[illegible] machtig kunnen worden, als zij thans?

Maar dan moet er eerst een systematische vorming va[illegible] den zeeofficier bestaan — ik zei 't reeds op blz. 505, 'tgeen schr[illegible] verklaarde met volledige instemming te hebben gelezen —, „ee[illegible] „opleiding volgens welke *allen*, ieder op zijn beurt, geoefen[illegible] „worden, zonder dat één uitzondering mogelijk is." En zou *di*[illegible] bereikt worden door de Marine-kazerne, als die werd gecom[illegible] mandeerd door een hoofdofficier der mariniers?

Neen immers. En dáárin toch ligt 't zwaartepunt. *Iede*[illegible] *onzer* kan plotseling worden aangewezen zijn landingsdivisie[illegible] peloton of sectie in 't gevecht te brengen, welnu, dan moe[illegible] ook *ieder onzer* dat hebben geleerd. Dit is, meen ik, zoo helde[illegible] als glas. En òm dat te leeren: „C'est en forgeant qu'on devien[illegible] forgeron" zegt schr. zeer terecht op blz. 232. — Om deze r[illegible] denen ben ik 't met schrijvers opinie niet eens, dat de doo[illegible] hem voorgestelde regeling zou zijn in 't belang der zeeofficiere[illegible]. Zoolang niet een *systematische* opleiding dezer officieren is i[illegible]gevoerd, gepaard met 't in handen geven van alle infanteri[illegible]oefeningen der matrozen ààn den zeeofficier, zoolang blijf ik [illegible] de oefening der matrozen door officieren der mariniers een beletsel zien voor onze ontwikkeling en dus *tegen* ons belang.

En nu noodigt schr. me uit, te willen erkennen, dat het opleiden in de elementaire infanterie-zaken niet zoo eenvoudig

is, als het misschien schijnt. Als ik hier niet van doordrongen was, zou ik er niet zoo op aandringen, dat ook die elementaire oefeningen ons in handen gegeven worden, alvorens als aanvoerder te mogen optreden. Ook dáárin ligt — schr. zal 't zelf 't beste weten — voor den onderwijzer zelfoefening, 't brengt hem met den leerling nauwer in aanraking en kweekt militairen geest, en zonder dit alles zullen we ons doel nooit bereiken.

Afgescheiden nu van *mijn* onderwerp, kan ik me nog niet vereenigen met schrijvers oordeel, dat 't zoo dringend noodig is, de marine-kazerne te doen commandeeren door een hoofdofficier der mariniers, in het belang dan van „de zoo dikwerf" — door *mij* toch niet? — „miskende infanterie-oefening." Welke redelijke grond toch is er te vinden, om de commandeerende officieren der in die kazerne gehuisveste équipages te stellen onder de bevelen van een hoofdofficier van het korps mariniers, van een ander dan eigen korps?

De marine-hoofdofficier kan toch even goed laten oefenen volgens een bepaald rooster, en voor de oefeningen kon, dunkt me, 't zelfde succès verkregen worden door 't detacheeren van een kapitein der mariniers, zoo noodig geassisteerd door een luitenant en eenig (*weinig!*) kader, ten einde hem de hoofdleiding der infanterie-oefeningen op te dragen. En laat dan de zeeofficieren onder zijn leiding met hun eigen kader en matrozen oefenen.

Nu rust nog de plicht op me, twee ophelderingen te geven:

1°. herlees ik op schrijvers verzoek, en mèt zijn toelichting, de 4e alinea blz. 234, en erken, de uitdrukking „naar een bepaald rooster" anders te hebben opgevat, dan schr. bedoelt, n.l. er uit begrepen te hebben, dat de infanterie-oefeningen naar een bepaald rooster zouden worden verdeeld, welke uitlegging schr. mij, bij aandachtige herlezing, niet ten kwade kan duiden.

En 2°. omtrent de door mij gebezigde uitdrukking op blz. 507 „en evenmin voor de discipline". Zou 't bevorderlijk voor de discipline, voor den militairen geest zijn, als de matroos ziet, dat zijn *eigen* officieren niet kunnen, wat van hem wèl geëischt wordt, en geëischt met nadruk? Schr. houde 't mij ten goede, maar de vergelijking van de 2e Luit. der Cavalerie tegenover de Kapiteins der onbereden wapens is hier m. i. niet op haar plaats. Gaat zoo iets bij officieren onderling niet veel gemakkelijker, niet heel anders toe?

Tot slot nog even mijn uitdrukking „persoonlijke belangen" verdedigd.

Op blz. 507, regel 2 v. o. blijkt, dat ik hiermee bedoel „de „belangen van het korps officieren der mariniers." Met een gevoel van warme sympathie heb ik gelezen schrijvers kreet om erkenning van verdienste, om behartiging van belangen, om voldoening van zéér billijk gestelde eischen.

Maar waar ik de innige overtuiging bij me draag, dat die

voldoening, die behartiging uitweg wil gaan vinden — en voor een deel reeds vindt in een richting, die ons de berekendheid voor een deel van onze taak zou kosten, daar is 't *mijn* plicht een krachtig protest te laten hooren en te helpen zorgen, dat onze belangen niet geschaad worden door de — zéér verdiende — behartiging der belangen van de officieren van het korps mariniers.

EEN ZEEOFFICIER.

SCHIJFSCHIETEN MET HET GEWEER OP VERKORTE AFSTANDEN EN VERKLEINDE SCHIJVEN.

In een correspondentie met den heer W. VAN WANING, president der Koninklijke Vereeniging van Nederlandsche scherpschutters over het schieten op verkorte afstanden en evenredig verkleinde schijven, teneinde deze methode dienstbaar te maken aan het vormen van weerbare mannen ter eventueele verdediging van den vaderlandschen grond, vroeg deze mij of ook de mogelijkheid bestond om op banen van 100 en 150 M. het schieten op 300 M. na te bootsen.

Ik antwoordde daarop, dat zulks niet gewenscht was, omdat men dan den schutter een verkeerde voorstelling zou inprenten omtrent het nemen van het juiste mikpunt in de werkelijkheid.

Op 100 M. toch vurende met het vizier van 300 M. zou men, met de tabel der verheffingen te rade gaande, 24 cM. onder het midden van de roos moeten afkomen om in het midden te treffen.

Om de modelschijf op 300 M. van ons oog op 100 M. dezelfde afmetingen te doen hebben, zou van deze elke lengtemaat tot op $^1/_3$ verkleind moeten worden, zoodat men, die schijf gebruikende, op 100 M. zou moeten richten onder tegen ring 6, terwijl men op de schijf van de ware grootte midden in de roos zou moeten afkomen om ook daar te treffen.

De heer VAN WANING deelde mijne bezwaren daartegen niet, hetgeen van zijn standpunt zeer goed te billijken is, omdat hij te maken heeft met personen, die tot het lidmaatschap eener schietvereeniging toetreden uit lust om de schietsport te beoefenen, terwijl wij schieten met manschappen, die dat moeten doen, omdat ze militair zijn.

Toch hield zijn vraag mijn gedachten bezig en deed mij een methode bedenken, waarbij het wel degelijk mogelijk is zijn denkbeeld toe te passen op de navolgende wijze, waarbij ik de afstanden van 300 en 100 M. tot grondslag wil nemen.

Deze afstanden kunnen, de spreiding van het geweer in aanmerking genomen, tot op zekere grenzen gewijzigd worden naar de plaatselijke toestanden.

Men teekene een schijf, die op 100 M. de ware schijf op 300 M. gezien voorstelt, onder op een gewoon schijfraam en om een middelpunt gelegen zooveel boven het midden der roos als de verheffing van de baan van 300 M. op 100 M. bedraagt, *maar zóó, dat het voor den schutter onzichtbaar is* een tweede stel ringen van dezelfde afmetingen. Bijgaande figuur geve daarvan een voorbeeld terwijl ook figuur-, romp- en kopschijven op dezelfde wijze gemaakt kunnen worden.

Men late nu den man vuren, richtende evenals hij op 300 M. van de schijf stond, midden in de roos, of op zoodanig punt als de afwijking van zijn geweer noodzakelijk maakt, op de onderste schijf, dan zal het schot treffen, geen spreiding in aanmerking genomen, op een overeenkomstig gelegen punt in de voor den schutter onzichtbare schijf. In deze schijf wordt de waarde van den treffer afgelezen, terwijl het schot wordt *aangewezen* op de onderste schijf of op een aanwijsbord als anderszins, afhankelijk van de inrichting der baan.

Theoretisch is deze methode juist, omdat de spreiding op de kleine afstanden vrij wel recht evenredig toeneemt met het vergrooten van den afstand.

Volgens de schootstafel toch is:

op 100 M.	de hoogtespreiding	0.13 M.,	de breedtespreiding	0.09 M.
„ 200 M.	„ „	0.23 M.,	„ „	0.18 „
„ 300 M.	„ „	0.35 M.,	„ „	0.28 „
„ 400 M.	„ „	0.48 M.,	„ „	0.39 „
„ 500 M.	„ „	0.64 M.,	„ „	0.51 „
„ 600 M.	„ „	0.83 M.,	„ „	0.65 „

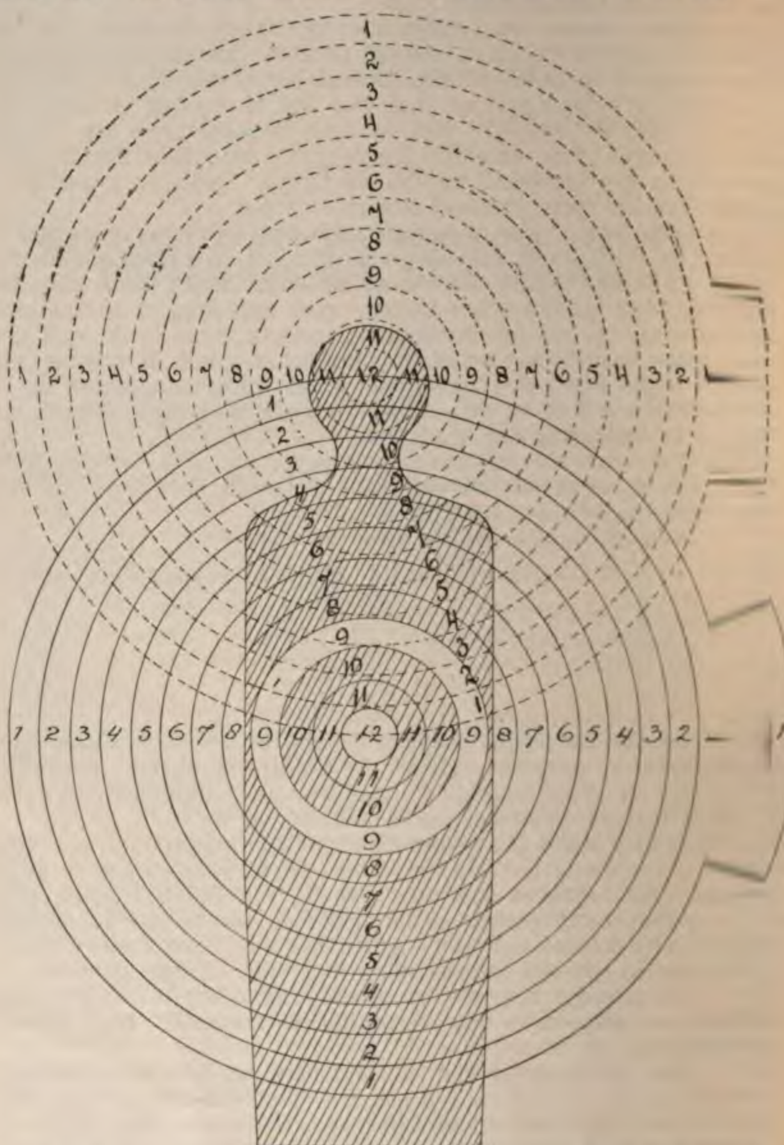
Op 600 M. begint dus het verschil in breedtespreiding eerst merkbaar te vergrooten; voor de kortere afstanden verschillen hoogte- en breedtespreiding maar weinige millimeters, om evenredig met de afstanden toe te nemen.

Echter zoude het wenschelijk zijn niet geheel op de gegevens in de schootstafel en in de tabel der verheffingen af te gaan, omdat die berekend zijn voor een V_0 van 745 M., welke snelheid niet wordt bereikt, maar liever de plaats van het middelpunt der voor den schutter onzichtbare schijf proefondervindelijk te bepalen uit een serie schoten met verschillende geweren.

De practijk zou tevens moeten uitwijzen tot hoever men met het nabootsen van verschillende afstanden zou kunnen doorgaan.

Het zal onnoodig zijn te herhalen, dat deze schietmethode evenals die op 10 M. alleen een hulpmiddel mag zijn, wanneer de gelegenheid tot schieten op den waren afstand ontbreekt, omdat de invloeden van weer en wind zich hierbij niet voldoende kunnen doen gevoelen; ik meende echter goed te doen deze denkbeelden te publiceeren, omdat ze ook voor ons nut zullen

kunnen afwerpen voor banen te Amsterdam, Rotterdam en misschien nog voor andere met welker toestanden ik niet bekend ben.



Op plaatsen waar het aantal schietbanen onvoldoende is of waar de banen zóó ver weg gelegen zijn, dat met het heen- en

weerloopen veel tijd verloren gaat, die van de schietoefening wordt afgenomen, verdienen banen van 10 Meter alle aanbeveling omdat ze:

1e. bij elke kazerne of andere militaire inrichting *volkomen veilig* en zonder groote kosten kunnen worden aangelegd;

2e. omdat proefondervindelijk is aangetoond, dat gunstiger resultaten werden verkregen dan met het schieten met flobert-patronen, dat alleen op den naam van geestdoodende oefening mag aanspraak maken, waarmede door het gros der manschappen het schieten niet wordt geleerd;

3e. omdat voor de schutters, die tot op grootere afstanden gekomen zijn, op die plaatsen waar de gelegenheid tot schieten gering is, meer tijd beschikbaar blijft om zich op de grootere afstanden te oefenen.

G. Faassen.

REGELING VAN DE TRACTEMENTEN VAN HET KORPS ZEEOFFICIEREN.

(Met bijgevoegden staat).

Bij het ontwerpen van deze tractementsregeling moest met veel van het bestaande worden gebroken, en de hoofdzaak was om, zoolang de gedwongen non-activiteit nog bestaat, het gedurende dien tijd te ontvangen tractement niet zoo gering te doen zijn als tegenwoordig het geval is. Wel is waar wordt daardoor in sommige gevallen het verschil tusschen actief- en non-actieftractement (binnenslands) niet zoo groot, maar men is dan tenminste non-actief niet in zoo eene ongunstige financieele conditie.

Nochtans bestaat er geen bezwaar voor de regeering om een non-activiteitstractement te bepalen voor officieren, die verzoeken op non-activiteit te worden gesteld.

In den hierbij gevoegden staat beteekent vast tractement, het tractement dat non-actief wordt uitbetaald, en bij plaatsing wordt vermeerderd met een zooveelste gedeelte als staat aangegeven in de tweede kolom en het bedrag in de derde, terwijl het totaal in de vierde kolom voorkomt. In de daarop volgende kolom staat het tegenwoordig vastgestelde tractement vermeerderd met tafeltoelage als die werd genoten.

Met de tafeltoelage is gebroken, maar ik zou wenschen opgenomen te zien in eene toelichting:

„Meer dan *f* 25.— (vijf-en-twintig gulden) mag binnengaats

voor de tafel niet worden besteed dan met toestemming van alle officieren die aan de tafel deelnemen. Gehuwde officieren die geregeld niet aan de tafel deelnemen, uitgezonderd als zij de wacht hebben, of om andere dringende met den dienst in verband staande redenen, betalen *f* 1.— (een gulden) per dag als zij aan de tafel deelnemen. Het geld bestemd voor het houden van de tafel moet besteed worden voor eet- en drinkwaren, couranten, toelagen, enz. staande onder beheer van den chef der gamelle".

Voor buitengaats *f* 50.— (vijftig gulden) evenals boven en met toevoeging van het laatste gedeelte van de vorige zinsnede.

De toevoeging van „Het geld bestemd voor enz." is hierbij opgenomen, omdat in de laatste jaren meermalen is voorgekomen dat verscheidene officieren geen genever gebruiken. Evenals port, sherry en andere dranken behoort genever dus ook niet meer onder de gamelle.

Voor zoover mij dat mogelijk was heb ik berekend hoeveel meer zou moeten worden uitgetrokken op de begrooting van marine tengevolge van de door mij voorgestelde regeling, en dan is die som gering.

Iemand die volgens die regeling non-actief wordt gemaakt *omdat het niet anders kan*, wordt daardoor niet tot den bedelstaf gebracht, en men moet bij het nagaan van den bijgevoegden staat wel in het oog houden dat, alhoewel men niet in dienst komt om non-actief te zijn, het tijdelijk non-actief zijn niet te vermijden is, en daarom het non-activiteitstractement is vergroot. Men moet dus niet zeggen „wat is het verschil in tractement in sommige gevallen gering tusschen hem die niets doet, en hem die dienst doet", maar men moet redeneeren: „ hij die niets doet, doet gedwongen niets".

Dat voor verschillende opleidingen geen verschillende tractementen zijn uitgetrokken zal een ieder wel billijk vinden. Geen enkel schip is in dienst of de commandant is chef van een opleiding. Een ieder kan dat zelf nagaan.

De tegenwoordige tractementsregeling gaf aanleiding tot scheeve verhoudingen, maar nog veel meer tot scheeve gezichten, en men was jaloersch of zocht elkander te verdringen; vandaar dan ook dat eene betere tractementsregeling in 't verschiet is. Vrij zeker kom ik met dit voorstel te laat, maar dat neemt toch niet weg dat ik het wil aanbieden ter beoordeeling door mijne collega's.

EEN ZEEOFFICIER.

---

ractementsregeling van het korps zeeofficieren.

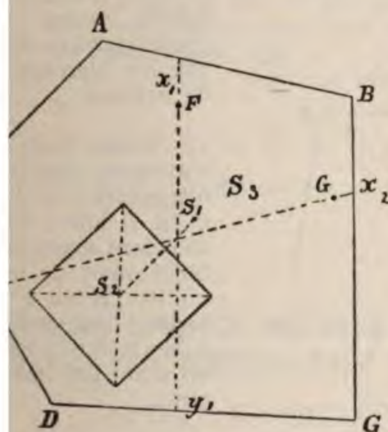
3 EN BETREKKING.	Vast tractement	Verhooging		Totaal	Tractement zee en vast met tafeltoelage
ee	4000				
van een schip voor buiten-					
.enst		3/4	3000	7000	7400
binnenlandschen dienst		1/2	2000	6000	6300
den-wal, met vrije woning		1/5	800	4800	4400
„ „ zonder „ „		1/3	1333	5333	5000
nant ter zee, de 15 oudsten	3200				
„ „ de overigen .	2800				
van een schip voor buiten-					
ienst		3/4	2400	5600	5300
		3/4	2100	4900	5100
binnenlandschen dienst		1/2	1600	4800	4700
		1/2	1400	4200	4500
den wal, met vrije woning		1/5	640	3840	3600
		1/5	560	3360	3400
„ „ zonder „ „		1/3	1066	4266	4100
		1/3	933	3733	3900
op een schip voor buiten-					
.enst		2/5	1280	4480	4500
		2/5	1120	3920	4300
binnenlandschen dienst		1/8	400	3600	3700
		1/4	700	3500	3500
zee der 1e klasse					
de 40 oudsten . .	2200				
het 2e 40 tal . . .	2000				
de overigen . . .	1800				
van een schip voor buiten-					
enst		3/4	1650	3850	3800
		3/4	1500	3500	3700
		3/4	1350	3150	3500
binnenlandschen dienst		1/2	1100	3300	3200
		1/2	1000	3000	3100
		1/2	900	2700	2900
den wal, met vrije woning		1/5	440	2640	2300
		1/5	400	2400	2200
		1/5	360	2160	2000
„ „ zonder „ „		1/3	733	2933	2600
		1/3	666	2666	2500
		1/3	600	2400	2300

Rang en betrekking.	Vast tractement	Verhooging		Totaal	Tractement zee en vast met tafeltoelage	
Eerste officier op een schip voor buitenlandschen dienst		2/5	880	3080	2800	
		2/5	800	2800	2700	
		2/5	720	2520	2500	
Eerste officier op een schip voor binnenlandschen dienst		1/4	550	2750	2500	
		1/4	500	2500	2400	
		1/4	450	2250	2200	
In gewonen dienst aan boord op een schip voor buitenlandschen dienst . .		1/4	500	2500	2400	2de
		1/4	450	2300	2300	Ov
Id. id. binnenlandschen dienst		1/6	366	2366	2100	2de
		1/6	300	2100	2000	Ov
Luitenant ter zee der 2e klasse						
de 100 oudsten . .						
de overigen . . .	1600					
Commandant van een schip voor bui-	1200					
tenlandschen dienst		3/4	1200	2800	3000	
Id. id. id.		1/1	1200	2400	2800	
Id. id. binnenlandschen dienst		1/2	800	2400	2100	
		3/4	900	2100	1900	
Geplaatst aan den wal met vrije woning		1/5	320	1920	1600	
		1/3	400	1600	1400	
„ „ „ „ zonder „ „		1/3	533	2133	1800	
		1/2	600	1800	1600	
Eerste officier op een schip voor buitenlandschen dienst		2/5	640	2240	2100	
		3/4	900	2100	1900	
Id. id. binnenlandschen dienst		1/4	400	2000	1800	
		1/2	600	1800	1600	
In gewonen dienst aan boord op een schip voor buitenlandschen dienst . .		1/4	400	2000	1900	
		1/2	600	1800	1700	
Id. id. binnenlandschen dienst		1/6	266	1866	1600	
		1/3	400	1600	1400	
Adelborst der 1e klasse						
Op een schip voor buitenlandschen dienst	600	1/1	600	1200	900	Op fo
„ „ „ „ binnen „ „		1/2	300	900	750	„

[I]NHOUDSBEPALING EENER VLAKKE FIGUUR.

e 7de aflevering 1899 van het tijdschrift „Mittheilungen
;enstände des Artillerie und Genie-wesens" komen de
r onderstaande practische methoden voor om den inhoud
llekeurige figuur en het zwaartepunt van een trapezium
n.

men uit de practijk het zwaartepunt moet bepalen,
oodzakelijk een glad loodrecht vlak, b.v. een muur of
elijks bij het werk te hebben. Construeert men nu op
papier een zuiver vierkant waarin men de diagonalen
snijdt dit uit, en hangt men dan dit vierkant ergens
fijne naald aan een der zijden op, dan zal het even
; hangt het stil, zoo steekt men door het snijpunt der
n een tweede naald. Neemt men nu alles weg, en
men beide punten op den muur, zoo is dit een zuivere
; ter controleering kan men het vierkant in een ander
de figuur, doch in het zelfde ophangpunt, ophangen
oet weder het snijpunt der diagonalen op de getrokken
n, zijnde dit punt het zwaartepunt der figuur.



Wil men nu het zwaartep. van een willekeurige figuur, b.v. van den vijfhoek ABCDE bepalen, zoo heeft men dezen slechts aan het oude ophangpunt van het vierkant op te hangen in eenig willekeurig punt en te zien waar de getrokken loodlijn aan de onderzijde de figuur snijdt, waardoor men in staat is deze op de fig. te trekken. Men doet dit eveneens als de fig.
nder punt is opgehangen, b.v. in nevenstaande fig. x_1
et ophangpunt F en x_2 y_2 met het ophangpunt G. Het
der beide lijnen, dus S_1 is het zwaartepunt der figuur.
nu den inhoud der fig. te bepalen, snijdt men uit de fig.
kant, waarvan het snijpunt der diagonalen S_2 bepaald
Na dat dit vierkant uitgenomen is, zoekt men weder

het zwaartepunt der fig., b.v. S_3, dat in het verlengde van S_2 S_1 moet vallen, wat tevens een proef op de bewerking geeft.

Meet men nu S_1 S_3 op, dan is, als i de inhoud van het vierkant en I die van den vijfhoek is,

$$\mathrm{I} = i\,\frac{S_1S_2 + S_1S_3}{S_1\,S_3} = i\,\frac{S_2\,S_3}{S_1\,S_3}.$$

Het bewijs hiervoor is eenvoudig. Stel het specifiek gewicht van het papier s en de dikte h, dan is het gewicht van den vijfhoek $\mathrm{I} \times h \times s$ en van het vierkant $i \times h \times s$, die men zich in de zwaartepunten vereenigd kan denken, dus als het lichaam in S_1 in evenwicht is, moet

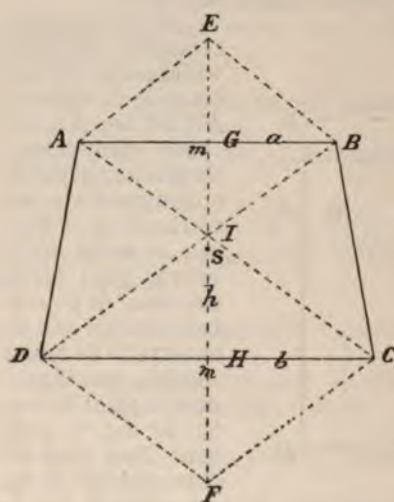
$$i \times h \times s \times S_1\,S_2 = (\mathrm{I} - i)\,h \times s \times S_1\,S_3$$

of $i \times S_1\,S_2 + i \times S_1\,S_3 = \mathrm{I} \times S_1\,S_3$.

$$\mathrm{I} = i\,\frac{S_1\,S_2 + S_1\,S_3}{S_1\,S_3} = i\,\frac{S_2\,S_3}{S_1\,S_3}.$$

Het is natuurlijk onverschillig of de fig. een rechtlijnige of een kromlijnige is.

ZWAARTEPUNTBEPALING IN EEN TRAPEZIUM.



In hetzelfde tijdschrift, waarin de voorgaande opgave staat, werd ook het hieronder volgende vermeld.

Trekt men in een trapezium ABCD de beide diagonalen en uit A, B, C en D lijnen evenwijdig aan deze diagonalen, verbindt men de beide snijpunten E en F met elkander, dan deelt GH de beide zijden door en ligt op deze lijn het zwaartepunt.

Uit de gelijkvormigheid der beide driehoeken ABI en CDI, volgt dat

$$AB : DC = GI : HI,$$

dus $$AB + DC : AB = GI + HI : GI,$$

en $$AB + DC : DC = GI + HI : HI.$$

Zij nu AB = a, CD = b en GH = h, dan volgt uit bovenstaande vergelijking:

$$GI = h\,\frac{a}{a+b} \text{ en } HI = h\,\frac{b}{a+b}.$$

Nu is blijkbaar EG = GI en IH = HF en is dus

$$EF = 2\,(GI + IH) = 2h$$

en dus
$$EH = EG + GH = h\,\frac{a}{a+b} + h = h\,\frac{2a+b}{a+b}.$$

en
$$FG = FH + GH = h\,\frac{b}{a+b} + h = h\,\frac{a+2b}{a+b}.$$

Nu ligt het zwaartepunt van een trapezium, zooals bekend is, op een afstand GS of HS van de beide evenwijdige zijden als

$$GS = \frac{h}{3} \times \frac{a+2b}{a+b} \text{ en } HS = \frac{h}{3} \times \frac{2a+b}{a+b}$$

dus is blijkbaar $GS = \frac{1}{3}$ FG en $HS = \frac{1}{3}$ EH.

In de driehoeken ABF en CDE zijn FG en EH de lijnen, die den top met het midden van de basis verbinden en daar GS = $^1/_3$ GF en HS = $^1/_3$ EH, is dus S ook het zwaartepunt dezer beide driehoeken.

Hieruit volgt de methode tot bepaling van het zwaartepunt. Trek uit de hoekpunten A, B, C en D lijnen evenwijdig aan de diagonalen, die men zelf echter niet eerst behoeft te teekenen, en deel de lijnen EH en GF in drie gelijke deelen, trekt men beide, dan heeft men tevens een proef op het werk. Het punt S zal dan het zwaartepunt zijn.

Hierbij valt nog op te merken, dat mG en nH gelijk zijn en wel beide

$$mG = nH = \frac{SI}{2} = \frac{h}{3} \times \frac{a-b}{a+b},$$

hetgeen gemakkelijk uit EG en Em is af te leiden.

M.

STATISTISCHE OPGAVEN OMTRENT DEN GEZONDHEIDSTOESTAND VAN VERSCHILLENDE ZEEMOGENDHEDEN,

DOOR Dr. J. A. PORTENGEN, ARTS,
Officier van gezondheid der 1ste kl. Hr. Ms. Zeemacht.

Ten vervolge op de bijdrage betreffende de numerieke opgaven van den gezondheidstoestand der Engelsche Marine, opgenomen in de jongste aflevering van het „Marineblad", is op

nevensstaande kaart eene voorstelling gegeven van het *gemid-delde over tien jaren* van de ziektecijfers, van het aantal ge-evacueerden en van de overledenen in de verschillende stations van de

DUITSCHE MARINE.

Bij eene vergelijking dezer eindcijfers met die van andere zeemogendheden, moet in het oog worden gehouden, dat in casu onder invaliditeitsverklaring moet worden verstaan, het aantal lijders dat naar de hospitalen of dat naar patria is geëvacueerd.

Onder het sterftecijfer zijn de verongelukten met de „Adler”, „Eber” en „Iltis” niet begrepen, in tegenstelling met hetgeen bij dergelijke opgaven in de Engelsche rapporten geschiedt.

EENIG COMMENTAAR OMTRENT DE „BELANGEN DER ZEEOFFICIEREN IN HET BIJZONDER”.

Naar aanleiding van het meer in 't openbaar bespreken van de tractementsregeling en belangen der zeeofficieren, gedurende de laatste tijden, lijkt het me niet ondienstig, op dezen weg voortgaande, eenige uitlegging en toevoeging te geven aan dat onderwerp, waaromtrent, vooral buiten den kring der eigenlijke zeeofficieren, minder juiste begrippen kunnen zijn.

Te lang heeft het korps zeeofficieren er het zwijgen toe gedaan, zelfs waar zijn belangen aanzienlijk gingen ten achter staan bij annexe korpsen, waar deze, door behandeling in het openbaar, door aandringen bij de Volksvertegenwoordiging als anderszins, hunne belangen zagen behandeld en verbeterd.

Gaandeweg heeft het personeel der zeemacht, *beneden* den rang van officier, hun positie, behandeling, belangen en tractementen zien verbeteren, billijker regelen, aanzienlijk uitbreiden, doordat op verschillende tijden en wijzen, èn door hunne chefs, èn door de Volksvertegenwoordiging èn op openbare wijze, met nadruk en herhaling de aandacht hierop gevestigd werd.

Wat voor de zeeofficieren in dier voege gedaan en bereikt is, is tot nog toe in tegenovergestelden zin; financieel toch zijn er in vele opzichten benadeeld. [1])

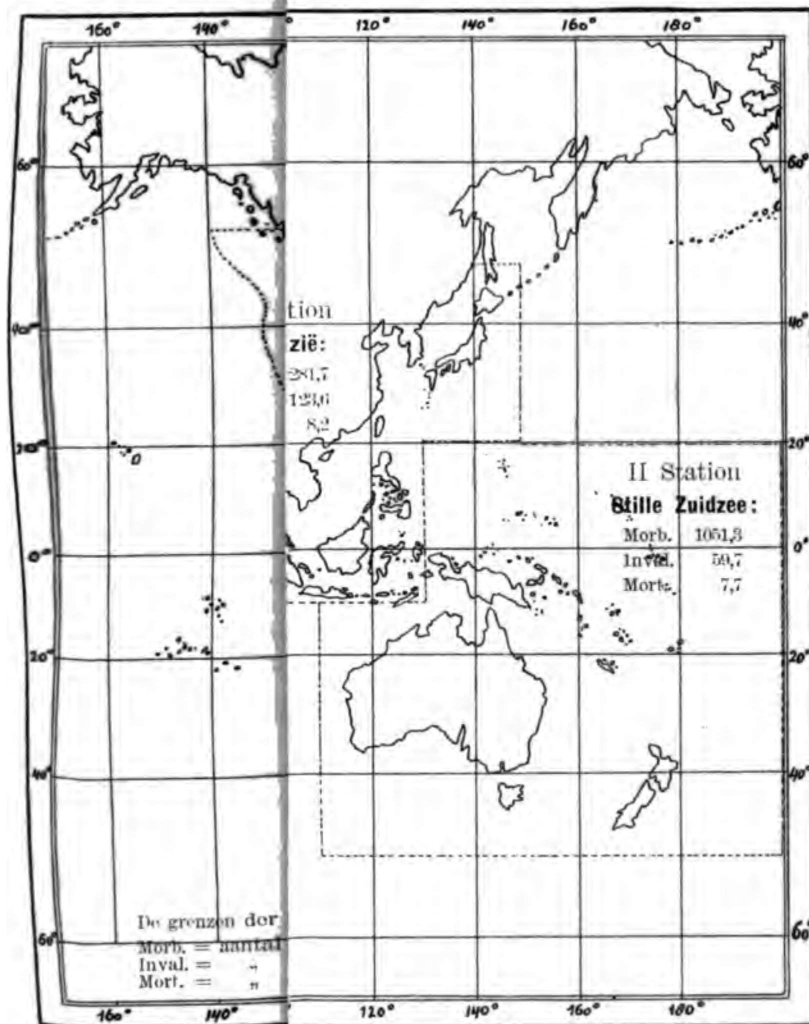
---

1) Het moet, dunkt ons, geapprecieerd worden dat de door onderofficieren en minderen gevolgde, minder militaire weg, om grieven of vragen om verbetering in positie door middel der Volksvertegenwoordigers ter kennisse der autoriteiten te brengen, tot nog toe niet door de officieren gevolgd is.

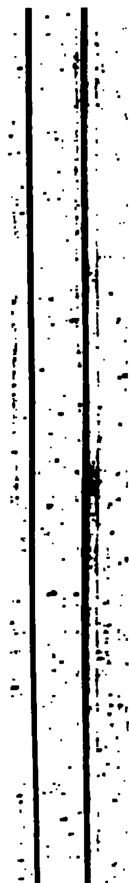
RED.

Overz ZEND DER TOTALE STERKTE in

87 1897.



Dr. J. A. Porten
Officier van Gezondheid
Hr. Ms. Zeemacht



Een nadere regeling van de bezoldiging, pensioneering enz. bij de zeemacht, reeds geruimen tijd in bewerking genomen bij het Dep. van Marine, zal thans gereed zijn om aan de Volksvertegenwoordiging te worden ingediend.

Wat behelst deze? de gemoederen der zeeofficieren zijn blijkbaar niet gerust, getuige de drang, gedurende de laatste tijden om te wijzen op mistoestanden, te waarschuwen tegen misopvattingen.

Het alleszins lezenswaardig Verslag der Marine-Vereeniging (vergadering n°. 3, jaarg. '98—99) van den Kapt.-Luit. ter zee v. ROSSUM, heeft bij de behandeling der tractementen van zeeofficieren, nagenoeg niemands instemming kunnen verwerven, doch te weinig tegenkanting in het openbaar van marinezijde ondervonden.

Meer dan beschouwingen over zuiver economisch vergelijk, kwesties van vraag en aanbod, stelsels van max. arbeid en min. loon, vergelijking van den Staat als koopman, aannemer of werkverschaffer enz. moge als practisch overzicht gelden volgende tabel van tractementen van een andere maritieme mogendheid, Amerika, genoegzaam erkend in haar Dollar-appreciatie, en wier marine blijken heeft gegeven, zoo veel te kunnen bijdragen tot den roem en het voordeel van deze, nog pas beginnende koloniale mogendheid. (Zie tabel op volgende bladzijde).

Deze gegevens komen o.a. voor in de „Naval Annual" van Lord BRASSEY, 1899.

Volgens een verslaggever van de „Army and Navy Gazette" zullen de tractementen na 1 Juli worden gewijzigd, bij de invoering van den Admiraalsrang, van Schout-bij-nacht al dan niet kommandeerend een eskader, en over alle rangen eene herziening der tractementen „in zee" die iets *teruggaan*, doch daarentegen „in dienst aan den wal" worden *aangevuld* met „a commutation allowance for quarters" voor *àllen* in dier voege dat dit bedraagt voor een:

Captain	Kapt. ter zee . . .	*f* 1800
Commander	Kapt.-Luit. ter zee .	1440
Lt. Comm.	Lt. t/z. 1e kl. Comm^{dt}	1440
Lieutenant	id.	1080
„ Junior grade, Ensigns	ongeveer	*f* 700—500

Bij nadere beschouwing van deze tabel, zonder nog in vergelijking te treden, merken we op 1°. de practisch juiste, billijke en eenvoudige verdeeling van de 3 hoofdtoestanden waarin de zeeofficier krachtens zijn werkkring ten allen tijde zal komen n.l. *in zee*, dus buitengaats en aan boord, *in dienst* binnengaats, aan boord of aan wal, of buitengaats (in Koloniën) of *non-actief*, in afwachting plaatsing, tijdelijke ongeschiktheid enz.

2°. de militair-billijke verdeeling en opklimming na een bepaald aantal jaren dienst in een bepaalden rang, onafhankelijk dus van wisselvallige promotie in den bepaalden rang.

Rank (American).	Rang (overeenkomstig Hollandsch).	Tractement		
		In zee.	In dienst aan den wal	Non-activiteit of in afwachting
Rear-Admirals	Schout-bij-nacht. .	*f* 15000	*f* 12500	*f* 1000
Commodores	Kapt. ter zee, Div. Commandant. .	12500	10000	7500
Captains	Kapitein ter zee .	11250	8750	7000
Commanders	Kapt.-Luit. ter zee	8750	7500	5750
Lieutenant Commander . .	Luitenant ter zee 1e kl., Commandant			
First 4 years after date of Commission		7000	6000	5000
After 4 years from date of Commission		7500	6500	5500
Lieutenants	Luit. ter zee 1e kl. (2e 40 tal)			
First 5 years after date of Commission		6000	5000	4000
After 5 years from date of Commission		6500	5500	4500
Lieutenants (Junior Grade) .	Luit. ter zee 1e kl. (3e 40 tal)			
First 5 years after date of Commission		4500	3750	3000
After 5 years from date of Commission		5000	4250	35
Ensigns	Luit. ter zee 2e kl.			
First 5 years after date of Commission	100 oudsten	3000	2500	20
After 5 years from date of Commission	overigen	3500	3000	25
Naval Cadets . . . . . . [1]	Adelborst 1e kl. .	1250	1250	12

3°. een tractementsverdeeling van genoemde 3 hoofdtoestanden nagenoeg in reden tot elkaar staande van 7 : 6 : 5.

Alvorens deze tabel te kunnen vergelijken met onze bestaande tractementeregeling, dienen eerst eenige opmerkingen vooraf te gaan om te doen inzien hoe moeilijk een volstrekt juiste vergelijking te trekken of te benaderen is:

a. Waar de rangen niet volmaakt overeenkomstig zijn en de Amerikaansche marine 2 tusschenrangen meer heeft, is een benadering getroffen, mijns inziens de meest juiste, —

1) Naar wij vermeenen wordt in Amerika geen pensioen toegekend.
RED.

b. Onze tractementsregeling geeft aan voor:

Schout-bij-nacht . . .	6	verschillende gevallen van tractementstoekenning, gedurende varieerende tijdsverloopen
Kapitein ter zee. . .	20	
Kapt.-Luit. ter zee . .	21	
Luit. ter zee 1e kl. .	24	
" " " 2e " .	16	
Adelborst 1e kl. . " . .	2	

Zoodat om eenige vergelijking mogelijk te maken een maximum en minimum uit te keeren tractement zal worden opgegeven, waarbij men vooral niet uit 't oog moet verliezen de maxima *uitzonderingen*, gedurende een *korten tijd van het jaar* genoten door *enkelen* in de respectieve rangen, —

c. Onze tractementsregeling houdt à part rekening met verblijf tusschen de keerkringen, waar gemiddeld $^1/_3$ van den diensttijd wordt doorgebracht, —

d. Moet, als globaal gemiddelde voor alle rangen worden aangenomen, dat de zeeofficieren verplicht zijn $^1/_4$ van den diensttijd non-actief door te brengen.

RANG.	Maximum tractement in zee	Minimum zeetractement in dienst	Toelagen in de tropen	Non-actief-tractementen
Schout-bij-nacht	*f* 11000	*f* 2900	*f* 6000	*f* 3200
Kapitein ter zee, Div.-Commdt.	6500	3000	4200	2900
Kapitein ter zee	4600	1500	4200	2700
Kapitein-Luitenant ter zee . .	3200	900	3000	2000
Luit. ter zee 1e kl., Commdt .	2400	1200	2100	1400
" " " 1e " 2e 40 tal .	1200	400	2100	1300
" " " 1e " 1e 40 " .	1200	400	2100	1100
" " " 2e " 100 oudsten	900	300	1500	900
" " " 2e " overigen .	700	300	1500	700
Adelborst 1e kl.	300	300	900	300

Tot verder vergelijk, oordeele een iedernu zelve; onze Amerikaansche collega krijgt dus *voortdurend, het geheele jaar door* in dienst aanzienlijk meer dan wij onder *de gunstigste omstandheden* in de *tropen*, gedurende een *gedeelte* van diensttijd.

Non-actief zijn de Amerikaansche tractementen $2^1/_2$ tot 4 × zooveel, binnengaats in dienst 2 tot 3 × zooveel.

Zonder vrije woning aan den wal wordt bij ons binnengaats hiervoor uitgekeerd aan den:

Kapitein ter zee	*f* 600
Kapitein-Luitenant	500
Luitenant ter zee 1e klasse . . .	300
" " " 2e " . . .	200

zijnde dus, vergeleken bij de vorige opgenoemde „allowance for quarters", insgelijks een klein $^1/_3$ deel der Amerikaansche berekening.

Vermelding verdienen de maatregelen van de Engelsche admiraliteit, genomen ter uitbreiding van de billijkheidsrechten, toegekend aan de zeeofficieren, welke verplicht zijn geweest in den vreemde en in de koloniën te dienen, ook dikwijls ten nadeele hunner gezondheid. In de First Lord's Memorandum, navy estimate 1899—1900 luiden ze:

„The system of granting leave *on full pay* to certain classes of officers on return from foreign service has been extended so as to include *all* commissioned officers below the rank of flag officer and also warrant officers".

„A new system has been inaugurated under which the admiralty may at their discretion grant sick leave *on full pay* for a maximum period of three months to officers who become unfit for service at home or abroad from causes beyond their own control.

Gaan we na hoe de toestand bij ons is, dan weten we dat alléén aan officieren der mariniers, na langdurig verblijf buiten 's lands, evenredig verlof verstrekt wordt met behoud van vol tractement, en dat sinds een 6 tal jaren, *ieder* onderofficier en mindere schepeling in het vaste corps *recht heeft en verkrijgt* op evenveel aantal malen 14 dagen verlof met vol tractement als het aantal jaren of gedeelte van jaren hij uit Nederland is weg geweest, aanvangende dus met datum van vertrek uit Nederland, te rekenen tot datum van terugkeer in Nederland.

De zeeofficier die onder dezelfde omstandigheden geweest is, wordt non-actief, krijgt dus half tractement, blijft geheel voor den dienst beschikbaar, zoodat uit voorbeelden bekend is, dat door een officier na nagenoeg 4 jarige afwezigheid eenige weken non-activiteit moesten gevraagd worden om vóór aan aangekondigde plaatsing in de gelegenheid te zijn, zijn huwelijk te voltrekken.

Een ander recht van den minderen schepeling uit O.-I. terugkomend, is te kunnen opgeven, in verband met zijn familie-aangelegenheden, in welke Directie hij geplaatst wenscht te worden; zoodat vóór zijn vertrek zijn gezin zich gevestigd hebbende te Helder, hij niet verplicht zal zijn door plaatsing te Hellevoetsluis, òf tot dure verhuizing, òf tot weder verwijderd leven van zijn familieleden. Waarom blijven officieren van deze eenvoudige billijkheid verstoken? In het algemeen, waarom wordt minder rekening gehouden met de belangen der officieren dan met die der minderen? Stilzwijgen en bescheidenheid heeft geleid tot misopvatting.

In afwachting nu van meer rationeele en militair-billijker regeling der tractementen van de zeeofficieren, dienen op de navolgende eischen van billijkheid en recht gelet te worden, en vastgesteld:

a. Aan officieren terug van een buitenlandsche reis of uitending naar O.-I., langer dan 6 maanden geduurd, wordt ver-)f verleend met behoud van Hollandsch zeetractement, een erlof minstens gelijkstaande aan het evenredig deel in dergelijk eval aan de mindere schepelingen reeds toegekend.

b. Bij terugkeer van uitzending naar de tropen, zal aan en officier, indien hij door klimaatsinvloeden, onafhankelijk an zijn wil, voorloopig ongeschikt is voor den dienst, gedu-ende een gedeelte van zijn tijd noodig tot herstelling, behoud an Hollandsch zeetractement worden toegekend.

c. Vóór uitzending naar de tropen, en na terugkeer zal den fficieren die dit wenschen een non-activiteit verschaft worden an 2 maanden minstens.

d. Waar non-activiteit aan zeeofficieren uit een dienstoog-unt moet [gegeven worden, zal dit niet geschieden voor tijden orter dan een maand.

e. Met de familie-belangen der zeeofficieren terugkeerend an een langdurig verblijf in de tropen, zal tijdig en in zooverre ekening gehouden worden, dat opgave ingediend mag worden 1 welke Directie aanstaande plaatsing het meest gewenscht is.

f. Gedurende overvoer naar/van O.-I. met particuliere stoo-ners, wordt buitengaatsch zeetractement verstrekt vanaf dag van ischeping tot aan passseeren Keerkring en Indisch zeetracte-nent vanaf dit tijdstip. Terugkeerend van uit O.-I. in omge-eerden zin.

g. Evenals aan officieren der landmacht wordt aan zeeoffi-ieren die door dienst verplicht zijn te verhuizen eene tegemoet-oming toegekend.

X.

DE GYMNASTIEK BIJ DE KON. NEDERL. MARINE.

In het Marineblad 11den Jaargang 1899—1900, 3de afleve-ng, 1 Augustus vindt men een stukje over de Gymnastiek n het Schermen bij de Koninklijke Nederlandsche Marine, raarin aangetoond werd, dat er te weinig Instructeurs bij de Koninklijke Nederlandsche Marine zijn, en dat naar 't oordeel an de schrijvers van dat stukje ook nooit een voldoend aantal *oede* Instructeurs bij de Marine zal komen, zoo lang de leiding an het Marine-kader in die vakken in handen blijft van de Normaal-Schietschool in den Haag en op denzelfden voet wordt oortgezet als thans 't geval is.

Er werd aangetoond hoe treurig de toestand was op het opleidingsschip voor de zeemiliciens, wat betreft onderwijzers-personeel in de Gymnastiek en ik kan U verzekeren dat het veel moeite gekost heeft aan de Officieren belast met het toezicht, om de voorgeschreven oefeningen uit de Handleiding door het kader te laten onderwijzen.

Juist bij menschen, die voor 't eerst in dienst kwamen, werd zeer terecht veel werk gemaakt van de Gymnastiek, daar de militaire Gymnastiek geen *doel* is, men wil daardoor geen Gymnastiek vormen, ze is *middel* om 't eigenlijke doel, de militaire verrichtingen te bereiken; daarom moet ze in den beginne dus zeer veel worden onderwezen om naar gelang de bedrevenheid toeneemt plaats te maken voor de militaire oefeningen.

Die zelfde miliciens, die dit jaar aan boord Hr. Ms. Logementschip „Neptunus" waren, werden half Juni overgeplaatst op de schepen ter kustverdediging en toevallig kwam ik in de gelegenheid hun verdere gymnastische opleiding van naderbij te aanschouwen op een dier schepen, waar ongeveer een 100-tal miliciens aan boord was.

Een klasse miliciens ontving onderricht van een kwartiermeester onder persoonlijk toezicht van een adelborst 1ste klasse; ik stond vorbaasd over de moeielijke en gevaarlijke oefeningen, welke die miliciens den Instructeur trachtten na te doen, oefeningen in 't geheel niet voorkomende in de Handleiding van het onderwijs in de Gymnastiek bij Hr. Ms. Zeemacht, terwijl toch op bladz. 4 dier Handleiding staat te lezen:

Ten einde alles wat tot kunstenmakerij zoude leiden te voorkomen, mogen alleen de oefeningen onderwezen en uitgevoerd worden die in de Handleiding zijn opgenomen.

Waar schuilt nu de fout? dat de onderofficieren en korporaals, de aangewezen Instructeurs te weinig bekend zijn met bovengenoemde Handleidingen; en men kan er hun geen verwijt van maken, zelfs den officier-leider van de oefening niet, want noch de een noch de ander hebben in dit opzicht stelselmatig onderricht gehad en het zou mijns inziens zeer wenschelijk zijn, den adelborsten op 't Koninklijk Instituut van de Marine de beide deelen van de Handleiding voor het onderwijs in de Gymnastiek in eigendom te geven en met hen te behandelen.

Eenmaal adelborst 1ste klasse geworden zijn er aan boord te veel dingen en zeer zeker nuttiger zaken voor hen te leeren, dan dat zij nog een Handleiding voor de Gymnastiek zouden gaan bestudeeren, toch moet zeer geapprecieerd worden, dat er in de Marine-Directie te Willemsoord onder de officieren een Gymnastiek-vereeniging tot stand is gekomen, waar uitsluitend de Handleiding van Hr. Ms. Zeemacht gevolgd wordt.

Indien bij een batterij-exercitie een Onderofficier-Instructeur in tegenwoordigheid van een Officier het reglement niet volgt, krijgt hij onmiddellijk eene bemerking, waarom kan dit even zoo niet bij de Gymnastiek 't geval zijn?

Het is van minder belang, zal van velen 't antwoord zijn,

maar als dat waar is, dan moet de Gymnastiek in 't geheel niet beoefend worden, 't geen dunkt mij beter is dan de manschappen door 't laten uitvoeren van werkelijk gevaarlijke oefeningen aan ongelukken bloot te stellen.

De eischen aan een goed Gymnastiekonderwijzer gesteld zijn zeer zeker niet gering, hij moet leeren onderricht geven en bekend zijn met de stof uit de Handleidingen voor Hr. Ms. Zeemacht en dit leert hij zeker niet aan de Normaal-Schietschool, waar, zooals op laatst gehouden cursus, geen der onderofficieren en korporaals van de Marine aldaar gedetacheerd de Handleidingen ooit inkeken of bestudeerden, zelfs niet in hun bezit hadden.

J. C. DE KOCK VAN LEEUWEN,
1e Luitenant der Mariniers.

AFDRUKKEN VAN INDRUKKEN.

Bericht opgenomen uit het Dagblad „Telegraaf"
en ingezonden aan het „Marineblad" 3 November 1899.

V.

HOE ZAL DE TRANSVAAL-OORLOG AFLOOPEN?

Thans nu nadere en betrouwbare berichten van de eerste gevechten bekend zijn, kan reeds vrij zeker de uitslag gegist worden en die uitslag zal zijn — dat de Boeren zoo zij volhouden zegevierend uit den worstelstrijd moeten wederkeeren.

De eerste gevechten hebben ons doen zien, dat de Boeren nog altijd flinke schutters zijn en dat zij ook, als het er op aan komt, hun geschut, hoewel sterk in de minderheid vergeleken met dat der Engelschen, zeer goed weten te bedienen.

Het schijnt een feit te zijn, dat hunne artillerie prachtige bespanning heeft, dat trouwens ook wel was te verwachten in een land, waar het paard zulk een algemeen vervoermiddel is.

De goede bespanning maakt dat zij zich flink kan bewegen; een eerste vereischte om met de Boeren (bereden infanteristen) mede te kunnen werken.

De taktiek der Boeren is, in tegenstelling van den raad van den gepensionneerden generaal DEN BEER POORTUGAEL, de Engelschen steeds aan te vallen en hen te dwingen hen uit

hunne stellingen te verjagen. Hiervoor nu komt hun vlug[illegible] artillerie hun uitstekend te stade; worden hunne stellingen aa[illegible] getast, dan trekken zij terug zoo spoedig zij zien dat de Eng[illegible]e sche infanterie hun de baas wordt, verwijderen zich op hun[illegible]n vlugge paarden, en laten de stelling aan de Engelschen, d[illegible]ie echter bij den aanval den tol betaald hebben.

De Engelsche infanterie kan hen niet vervolgen, maar w[illegible]el de Engelsche bereden infanterie of cavalerie, wanneer deze t[illegible]n minste sterker is — wat bij goede taktiek der Boeren niet k[illegible]n zijn, omdat de Engelsche bereden krachten daartoe te zwak zi[illegible]n.

Iedere Boer is bereden infanterist en vele, zoo niet al[illegible]e, blijken nog uitstekende schutters te zijn. Zij weten allen d[illegible]at de oorlog noodzakelijk is tot het verkrijgen van een duurzam[illegible]n vrede. Zij waren reeds jaren met het komende schrikbeeld v[illegible]n den oorlog vereenzelvigd. Zij weten wat de oorlog *moet* en [illegible]*al* zijn, zij *vreezen* den krijg niet meer.

Men kan er verzekerd van zijn, dat de Engelschen la[illegible]g zullen volhouden — dat zij reeds ongeloofelijke wonderen v[illegible]n dapperheid hebben verricht en nog zullen verrichten, maar [illegible]zij zijn, wat oorlogsmacht aangaat, de minderen der Boeren.

Met de gewone infanterie behoeft door de Boeren wei[illegible]ig rekening gehouden te worden.

De Boeren, als bereden infanteristen, hebben in hoofdz[illegible]ak rekening te houden met de bereden troepen der Engelsch[illegible]en, wier groote kracht gevonden moet worden iu hunne uitm[illegible]un-tende geoefendheid en uitstekende discipline; numeriek zul[illegible]len zij echter steeds in de minderheid zijn.

Tegenover iederen Boer, die in het veld gebracht kan w[illegible]or-den, zouden de Engelschen minstens een bereden infanterist[illegible] of cavelerist voor dezen oorlog in het veld moeten kunnen br[illegible]en-gen, om de Boeren met gelijke munt te kunnen betalen, [illegible]en steeds te vervolgen met zoo al niet overmacht — dan t[illegible]ch zeker met gelijke macht, om de kans te hebben, hen op [illegible]en langen duur te *verpletteren.* Of de Engelschen dat nog kun[illegible]en doen, is voorshands aan twijfel onderhevig, omdat bereden korp-sen, à l'improviste gevormd, zeker niet dadelijk in staat zullen zijn, tegen de Boeren, gegeven de omstandigheden van dezen oorlog, met succes op te treden.

En zal dan de aandachtige lezer, die eenig begrip heeft van taktiek, mij niet moeten toegeven, dat bij volharding der Boeren de strijd in hun voordeel moet afloopen en de komende vrede hun zeker hnnne geheele onafhankelijkheid zal waarborgen?

Is de vrede met Engeland geteekend, waarvoor vreemde interventie voor de Boeren ongewenscht is, omdat zij op eigen krachten kunnen bouwen en elke interventie tot verzwakking van de behaalde voordeelen aanleiding geeft, dan zullen de Transvalers goed- of kwaadschiks meester moeten worden van de Delagoabaai, om hun land voor insluiting zonder oorlogstoestand te beschermen. De houding van de Portugeesche regeering legt

nun die verplichting, welke door iederen Transvaler wordt gevoeld, op.

Amsterdam, 25 Oct. 2u n.m. 1)

VI.

De toestand in Zuid-Afrika getoetst aan de berichten.

Dat de Boeren aan de winnende hand zijn is aan geen twijfel onderhevig — en is het gevolg van hun heilig streven, van hunne numerieke sterkte, van hunne snelheid van beweging, doordat zij bereden infanteristen zijn — *en snelheid van beweging de factor is voor aanval en dus voor overwinning.*

Wanneer wij de berichten opmerkzaam lezen en overdenken, dan moeten wij tot de conclusie komen:

1o. dat Mafeking en Kimberley gevallen zijn – en waarom? — omdat de censuur doorgelaten heeft een telegram, waarin staat, dat president Steyn van den Oranje-Vrijstaat, bij proclamatie het gedeelte van de Kaapkolonie, waarin Mafeking en Kimberley liggen, heeft geannexeerd.

Het is onaannemelijk, dat president Steyn dit zou gedaan hebben, zonder daartoe recht te hebben, en het recht daartoe berust op het absoluut meester zijn van het land, en is een recht van den veroveraar. Het meester zijn van het land, berust op het meester zijn van het bestuur, daaronder dus ook begrepen de vijandelijke troepenmacht.

Dat deze proclamatie snoeverij was uit poilitiek oogpunt, mag niet aangenomen worden, omdat de Boeren-republieken nimmer dergelijke handelingen gepleegd hebben.

2o. Dat de troepen van generaal Yule in den val zitten en waarschijnlijk reeds gecapituleerd hebben.

Deze troepenmacht is niet in verband met die van generaal White, anders zoude men toch zeker in het Lagerhuis zulks bekend gemaakt hebben, *want dit bericht zou van de grootste beteekenis geweest zijn* — en toch deed de heer Wyndham dit tot nog toe niet — en zal het wel nimmer kunnen doen.

De toestand van de colonne Yule moet echter uiterst hachelijk zijn — van hare ambulance afgesneden en dus vrij zeker van haar trein is zij beroofd van leeftocht en munitie — en dat in een land, dat thans geheel in opstand is. Want hoewel men hiervan niets hoort, zoo moet dit aangenomen worden.

1) Dit artikel werd den 25en Oct. 2u n.m. geschreven en onmiddellijk naar een onzer grootste dagbladen ter opname aangeboden — het werd den 26en d. a. v. terruggezonden — men wilde het niet plaatsen omdat het te optimistisch was. Het kon door omstandigheden, onafhankelijk van schrijvers wil, eerst den 28en Oct. in het avondblad van »De Telegraaf" geplaatst worden.

Anders zoude de heer CHAMBERLAIN zeker wel de regeering en het Engelsche volk bekend gemaakt hebben, dat de bevolking loyaal bleef — maar bovendien moet men dit aannemen, om dat groote Boerencommando's als paddestoelen uit den grond komen.

3°. Dat de colonne van generaal WHITE ook in de klem zit; het laatste bericht van den heer WYNDHAM is uit Rietfontein en, gedateerd 24 October, 's morgens 10ᵘ, moet dit een aanwijzing zijn, dat hij misschien uit Ladysmith teruggetrokken is.

Hoe het ook zij, betrouwbare berichten ontbreken, zoodat ook deze colonne dus is omsingeld — en zoo niet spoedig troepen tot ontzet opdagen, zal ook zij zich moeten doorslaan of capituleeren. Zal doorslaan, gegeven het moreel der Engelsche troepen, die wonderen van dapperheid verricht hebben — maar bijna voortdurend geslagen werden — nog mogelijk zijn? Wij gelooven het niet, omdat het dappere officierskorps reeds te veel geteisterd is.

4°. Dat waarschijnlijk Pieter Maritzburg reeds is of wordt bedreigd, en men reeds bang is voor Durban, waarvoor matrozen aldaar geland zijn. Want wat is het doel der beide groote Boerencommando's, welke van Maxwell aanrukken?

5°. Dat in het Kaapland de zaak ook niet zuiver is. Colesberg is genomen en heden kwamen berichten van correspondenten tot ons, dat een bode uit Kimberley vermeende, dat de Aar-Junction niet meer zou zijn te bereiken, hetgeen er op duidt, dat Kaapland in opstand is, en Aar-Junction omsingeld.

Alles te zamen genomen komt men dus tot de conclusie, dat Engeland's geheele Zuid-Afrikaansche Kolonie in lichte laaie staat, en dat er waarschijnlijk thans reeds maatregelen beraamd worden, om te behouden wat nog mogelijk zal zijn en dat zijn eenige positiën aan de kust.

Van heroveren van het verloren gebied kan voorshands geen sprake zijn, omdat, zooals gistsren reeds is opgemerkt, de Engelschen over te weinig bereden troepen en wel bereden Infanterie beschikken, welke in dezen oorlog de eenige bruikbare infanterie is en veel hooger geschat moet worden dan cavalerie.

De fout is waarschijnlijk een gevolg van te weinig informatiën van den Engelschen generalen staf.

Amsterdam, 27 October, 2ᵘ n.m.

VII.

HET VERDER VERLOOP VAN DEN OORLOG IN ZUID-AFRIKA GETOETST AAN DE BERICHTEN ENZ.

Het verloop van den oorlog getoetst aan de berichten, welke ons bereiken sedert wij het vorig entrefilet schreven (27 Oct. 's nam. 2ᵘ) doet ons zien, dat het beeld, toen door ons

orspeld, werkělijkheid begint te worden — en zal worden. De telegrammen wijzen er op, dat generaal WHITE waarhijnlijk reeds heeft gecapituleerd en wel, omdat ook het phyk van zijne troepen, die nu circa 7 dagen door den vijand n opgejaagd, *tot nul gereduceerd moet zijn* — langer weerstand eden — *hoe roemrijk ook* — kan niet helpen — *noodeloos* uden meer slachtoffers worden gemaakt door ziekte en ontringen en door het moordend lood van den vijand.

Als logisch gevolg van de capitulatie van generaal WHITE oet Pieter Maritzburg vallen, zoo het al niet reeds is gevallen. n hoe zal de toestand te Durban zijn? Volgens de eerste behten van den heer WYNDHAM aan het Lagerhuis, was men de eerste overwinning, reeds begonnen Pieter Maritzburg en urban te versterken, dat er dus op duidt, dat deze plaatsen et versterkt waren, dat trouwens bij de loyale Natalsche belking, en een groote troepenmacht vooruit en een sterke sitie in het veld, onnoodig was. Dat versterken en het verelen van de spoorwegbrug over de Oranje-rivier (het schoonste instwerk) zoogenaamd uit strategische doeleinden, toont, dat en ongerust werd — voor tegenslag en voor de loyaliteit der evolking — en ook voor een aanval op Durban bevreesd was.

Wij vernemen echter, dat ook die aanval fataal zal afloopen n Durban zal moeten capituleeren, omdat de vele vluchtelingen, ie zich daar bevinden, den verdediger een groot blok aan het een zijn, en de aanvaller wel zóó kan aanvallen, dat de stad em voor het geschutvuur der schepen dekt. Met den val van urban is den Engelschen de laatste positie in Natal ontnomen n is een groot deel van hun transport-materiëel, dat zich in atal bevond, in 's vijands handen gekomen.

Zal het generaal BULLER dan nog gelukken met versche oepen te Durban te landen — misschien, wie kan het zeggen - en stelling te nemen en te behouden tot hij voor den oparsch gereed is?

Maar nemen wij dit gunstig geval of zelfs het nog gunstier geval aan dat Durban voor Engeland blijft behouden, dan og kan er van heroveren van Natal geen sprake zijn, omdat ij den opmarsch het spelletje der Boeren opnieuw begint, waaran het gevolg zal zijn, dat ook generaal BULLER op den langen uur zal moeten capituleeren, omdat het goede materiëel om nede te vechten, hem ontbreekt.

Goed personeel is een eerste vereischte voor elke strijdmacht, naar zonder het juiste en goede materiëel is het beste personeel nachteloos — en in het materiëel zit het gebrek — d. i. gebrek an paarden.

Bovendien is thans, nu Zuid-Afrika zooal niet geheel, dan och zeker voor een groot deel in lichte laaie staat, de numerieke sterkte van de nog te verwachten Engelsche macht veel te gering. Het meest voor de hand liggend is, dat Engeland zal trachten zijne havens aan de kust te behouden en misschien aanvallend in de Kaapkolonie zal optreden. Het behouden van

de havens heeft het voordeel, dat men invoer kan beletten en met de schepen, waar noodig, kan blokkeeren. Maar zal Engeland hiermede, gegeven de omstandigheden, een voor haar ee[illegible] aannemelijken vrede kunnen afdwingen?

Wij mogen dit niet aannemen, omdat uit alles blijkt, dat de Boerenrepublieken goed voorbereid waren, en zeker voor de eersten tijd voldoende levensmiddelen zullen hebben — en Zuid-Afrika zeker, wat voedingsmateriaal aangaat, onafhankelijk kan zijn — en dit zeker te meer nu duizenden en duizenden vreemdelingen, geen landbouwers zijnde, het land verlaten hebben.

En toch *moet honger* alleen in dit geval dwingen, omdat wij blijven vermeenen, dat van operatiën in het veld geen sprake meer kan zijn. De gevolgen der blokkade zullen zijn, dat Zuid-Afrika geen weelde- of nuttigheidsartikelen kan koopen, wat wel lastig is, maar het bestaan niet dreigt. Zuid-Afrika heeft goud, is kooper; het buitenland, dus ook Engeland, is verkooper, dus het moet voor zijne geïmporteerde artikelen goud ontvangen, tot betaling van de grondstof, de loonen der bewerkers en de winsten van de aandeelhouders der fabrieken enz.

Engeland had tot nu toe zeker de grootste handelsbelangen in Zuid-Afrika; — door blokkade zal het zijn handel, die toch reeds zonder blokkade af zal nemen, totaal ruïneeren — en daarvoor zijn de Engelschen te practisch.

Deze beschouwing voert ons tot de conclusie, dat Engeland voor de vredesvoorwaarden *à la merci* is van de Boeren-republieken, en dat alléén, omdat het *oorlogsmateriëel* niet was zooals het behoorde. Hadden de Boerenrepublieken de wetenschap gehad, dat Engeland's *oorlogsmateriëel* beter voor zijn taak berekend was, dan hadden zij zeker den oorlog nog niet *begonnen* — waartoe zij wel *getart* zijn — *maar die hun misschien toch ook niet onwelkom was.*

De oorlog had dus uitgesteld en misschien bij beter politiek beleid voorkomen kunnen worden, dan toch met eere kunnen worden uitgevochten — een eerste voorwaarde voor een eervollen vrede.

Staan wij thans een oogenblik stil bij de duurzame verliezen, die Engeland in Zuid-Afrika zal lijden; — dan zullen die waarschijnlijk hartverscheurend zijn. Zullen de Boeren-republieken de concessionnarissen der goud- en diamantvelden handhaven? Wij kunnen het niet gelooven — als Engeland hen geen baas wordt. Welke natie zal dat dan?

Zonder groote pressie zullen de republieken dan ook hoogstwaarschijnlijk uit *utiliteit* de concessiën intrekken — waardoor roofbouw voor het buitenland wordt voorkomen — en het land voor geheele berooving zijner schatten wordt bewaard.

Voor Engeland zal dit verlies beteekenen, inkrimping van budget voor marine, oorlog, doordat de belastingkracht der natie geweldig zal dalen, daar de grootste bronnen van inkomsten, de Zuid-Afrikaansche mijnen, hebben opgehouden te vloeien.

Wat men moet verwachten is, dat de aandeelen-kapitalen

worden uitgekeerd — doch hierdoor worden de speculanten en de bezitters hevig getroffen — omdat dit gelijk staat met een daling tot pari der aandeelen, van welke sommige 4200 % stonden.

Dat een dergelijke kapitaal-aftapping diep droevig is in hare gevolgen, zal geen verderen uitleg behoeven.

Het zijn de naweeën van den oorlog, aan ieder Nederlander, op de hoogte van eigen geschiedenis, bekend. Mogen de lessen, geput uit den Spaansch-Amerikaanschen en thans weder te putten uit den Engelschen-Zuid-Afrikaanschen oorlog ons volk *opwekken* uit zijn *apathie,* om aan te dringen op een *flink* koloniaal bestuur, waardoor in de eerste plaats de toestand van de bevolking op Java zou worden verbeterd en handel en nijverheid opgewekt, zoodat de gelden in meerdere opbrengsten der belastingen kunnen worden gevonden tot een snelle en flinke reorganisatie onzer strijdkrachten. *Want anders zal het niet gaan.* [1])

Amsterdam, 28 October 2u nm.

VIII.

(*Slot*).

HET VOORSPEL VAN DEN ZUID-ARFRIKAANSCHEN OORLOG ENZ.

Na het reeds door ons geschrevene, kan het misschien zijn nut hebben een poging te wagen, den sluier der politiek, vóór den Zuid-Afrikaanschen oorlog op te lichten, ten einde het publek te doen oordeelen, of bewegingen over het niet zitting nemen der Boerenrepublieken bij de Vredesconferentie of het

---

1) Schrijver eindigde met de woorden »*want anders zal het niet gaan*" om de illusie weg te nemen, die velen in den lande na lezing van het Oranjenummer van het Marineblad zullen gekregen hebben — omdat in het Oranjenummer nog al eens de bemoedigende woorden van CORNELIS TROMP worden aangehaald »*mannen 't zal waarachtig wel gaan*" — *neen* — »*het zal waarachtig niet gaan*" — als ons personeel en vooral ons materieel niet verbeterd worden.

Nog zoude het niet moeielijk geweest zijn na den 28sten Oct. jl. uit de sedert ontvangen telegrammen kaf en koren van elkaar te scheiden en aan te toonen dat vele telegrammen bezijden de waarheid waren — zwijgen — niet tegenspreken van verkeerde berichten was voor Engeland, en misschien ook voor het algemeen belang, urgent — om panieken op de geldmarkt en onder het Engelsche volk te voorkomen. Voor paniek op de geldmarkt bestond bij tegenslag, bij dezen oorlog waarschijnlijk wel eenig gevaar, omdat de goudmarkt direct bij den oorlog was betrokken. In de vroegere oorlogen der laatste jaren stond de goudmarkt buiten den oorlog.

niet aandringen onzer regeering op vertegenwoordiging bij di gelegenheid, of het niet doen van arbitrage-voorstellen, of he niet protesteeren tegen den oorlog wel te verantwoorden ware of nog zijn — en de houding van Duitschland na te gaan, welk geniale Keizer éénmaal den Transvalers zoo *onverholen* zijn bewondering aanbood.

Na den eersten vrijheidsoorlog ontwikkelde Transvaal zich ontzettend; de bevolking nam toe en daardoor een der factoren voor de weerbaarheid. De vrijheidszin begon in geheel Zuid-Afrika wakker te worden — *zij zat in het bloed.*

Met leede oogen zagen Transvalers en Vrijstaters den roofbouw in hunne mijnen, waarvan het gevolg was, dat onder meer Engeland steeds *rijker* werd en zich dus steeds *krachtiger* kon wapenen.

De JAMESON-raid, uiterst ondoordacht, heeft den volksgeest geheel wakker geschud — de Boeren begrepen dat hun onafhankelijkheid werd bedreigd.

De Duitsche Keizer betuigde KRUGER onverholen zijn goedkeuring.

De Boerenrepublieken wapenden zich met kracht.

In het begin '99 of einde '98 verscheen in de „Randpost" een artikel: „De Oorlog." Dit artikel viel als een *bliksemstraal* uit den klaren hemel — het was een meesterstuk van stijl, tintelende van opwekking voor den strijd; het stuk was waardig en flink; niet *snoevend*, zooals men beweerde.

Het kwam ons dezer dagen weder helder voor den geest, toen wij de redevoering in den Volksraad en de proclamatie van president STEYN lazen. Het waren woorden, BISMARCK waardig. In Transvaal kon men, *eerst* volgens de bladen, niet gissen, wie dat stuk gesteld had, maar het maakte indruk, het was ontegenzeggelijk *uitdagend* tegenover Engeland, later bleek dat het gesteld was door den redacteur van den „Randpost". President KRUGER trachtte den indruk uit te wisschen door zich in dier voege uit te laten: „De dagbladschrijvers kunnen wel schreeuwen, maar als het oorlog is, trekken zij niet mede op commando".

Zou er ook hier misschien hoogere politiek in het spel geweest zijn? Vanaf dit oogenblik zat de oorlog in de lucht en werden toen waarschijnlijk reeds nieuwe eischen door de Engelsche regeering aan Transvaal gesteld.

Omstreeks dezen tijd kregen ook de Afrikaanders — wier leuze is *Afrika voor de Afrikaanders* — in het Kaapsche Parlement de overhand. Dit waren teekenen des tijds, waarmede Engeland rekening *moest* houden en gaven ons toen reeds de overtuiging, dat de oorlog binnen kort *moest* uitbreken.

De Engelsche regeering verklaarde in die dagen, dat er bij goede politiek geen gevaar dreigde en Engelschen en Hollanders elkander zouden leeren verdragen. Maar zou de Engelsche regeering werkelijk *geloofd* hebben, dat zulks *mogelijk* was, — of zoude men hier misschien weder met politiek te maken

ehad hebben? Geen arbitrage, geen vredesconferentie, geen
iterventie kon hier helpen — *de oorlog was voor het algemeen
elang urgent.*

Als Transvaal op Duitschland had gerekend, wat wij moeten
etwijfelen met het oog op het kalme telegram, dat KRUGER
en Keizer als antwoord op zijn geestdriftig telegram terug
ond, dan werd het verschrikkelijk uit dien droom geschud.

CECIL RHODES werd door den Duitschen Keizer gefêteerd;
iaar was dit misschien ook weer politiek? Of waren Duitsch-
nd's geniale Keizer en de bekwame Duitsche staf evenals de
ngelsche regeering het denkbeeld toegedaan, dat annexeeren
echts afhing van den *wil* van Engeland?

Wij *konden* dit en *kunnen* het thans in het geheel niet
ieer gelooven.

Even na het uitbreken van den oorlog zagen wij de uitgave
ener Duitsche politieke en militaire kaart van Zuid-Afrika, die
egevens bevatte omtrent de sterkte der Boeren, Duitschers,
Iollanders, Engelschen enz. in Zuid-Afrika, die ons toen reeds
ioed deed scheppen, dat de Boerenrepublieken bleven bestaan,
mdat het afhing van het schieten der Boeren of Engeland een
chec zoude lijden, waarbij Duitschland en zeker niet minder
Iederland, het grootste belang hadden.

Werd Engeland paramount in Zuid-Afrika, dan waren in de
oekomst de gevolgen niet te overzien en zouden onze koloniën
iiet meer veilig zijn, tegenover het Albionisme.

Velen toch huldigden tot heden reeds het denkbeeld, dat
ns koloniaal bezit à la merci van Engeland was. Dat *schrikbeeld*
ou nog grooter afmetingen gekregen hebben, maar nog *ver-
ammender* op onze koloniale politiek teruggewerkt hebben, om-
at dat schrikbeeld ons steeds deed terugdeinzen voor een *flinke*
oloniale leening onder *garantie* van Nederland tot het uitvoeren
p Java van productieve irrigatiewerken enz., om te komen tot
itensiever cultuur en daardoor tot grootere welvaart, d. i. ook
rootere koopkracht van de bevolking die, bij voortvarendheid
an de Nederlandsche industrie, te haren bate kan komen, om-
at eigen nijverheid indirect bescherming of protectie ontvangt,
oordat in eigen koloniën de wetten, usantiën enz. rekening
ouden met de volksinzichten in eigen vaderland en niet met
e inzichten van vreemdelingen. Maar bovendien was het van
lgemeen belang — en zeker niet het minst van Duitschland,
ngeland's grootsten concurrent op industrieel- en handelsgebied,
— dat Engeland's goudmarkt niet nog grooter werd.

Door het annexeeren van Transvaal zou Engeland's invloed
p de goudmarkt nog grooter zijn geworden, en Engeland's
nacht is de macht van het goud.

Door zijn reeds groote goudmarkt kan Engeland storend
werken op handel en industrie. Amerika bond met zilver den
strijd tegen het goud aan; het zilver werd verslagen.

Goud — naar het schijnt de eenig geschikte standaardmaat
voor het kapitaal op de wereldmarkt, voor de ruiling van ka-

pitalen (koopen en verkoopen) — moet voor een groot deel Engeland gekocht of — wat hetzelfde is — geruild word tegen zilver, tin of eenig andere grondstof of industrieel artik

Hij, die meester is van het goud, bepaalt dus naar o standigheden bij navraag hoeveel zilver, tin, enz. enz. er v gegeven zal worden, d. w. z. bepaalt den koers of den pr d. i. beheerscht naar omstandigheid de markten. En zou beheerschen van de markten niet verlammend hebben gewe op de industrie van Duitschland, België enz. en die landen ge-dwongen hebben naar protectiemiddelen uit te zien, waar an Nederland de dupe werd?

Zoude het dan nog zijn aan te nemen, dat Duitschland gaarne gezien zou hebben, dat de Boerenrepublieken door Engeland geannexeerd zouden worden of — wat hetzelfde is — Engeland's goudmacht, d. i. *Engeland's protectie-stelsel*, nog grooter werd?

Geloove wie het wil. Neen — het algemeen belang bracht mede, dat Engeland's goudmacht gefnuikt werd, waarvoor de Transvaaloorlog urgent en de tijd aangebroken was, omdat Zuid-Afrika krachtig genoeg was geworden, dien oorlog met succes uit te vechten.

Is een oorlog uit algemeen belang noodig, dan moet hij zoo snel mogelijk worden uitgevochten.

De oorlog was noodig, daar Engeland zeker nimmer goedschiks afstand zou gedaan hebben van haar paramount goudmacht, omdat het over een krijgsmacht beschikte, om die goudmacht te verdedigen. Engeland's groote zeemacht was oorzaak dat de oorlog door geen anderen Staat kon worden uitgevochten, dan door Zuid-Afrika.

En zal men ons dan niet moeten toegeven, dat bewegingen over het niet zitting nemen der Boeren-republieken bij de Vredesconferentie enz. niet gewenscht zijn en dat Duitschland's houding in dezen oorlog strookte met het algemeen belang?

Krachtdadige inmenging van Duitschland had misschien ongewenscht den Zuid-Afrikaanschen oorlog uitgesteld — nutteloos meer bloed doen vloeien — onnoodig de vriendschapsbanden tusschen Engeland en Duitschland verbroken — en dus verder gevoerd van den algemeenen vrede. [1])

Amsterdam, 31 Oct. 9u n.m. H. SLOT.

---

1) Het denkbeeld om optimistische of pessimistische beschouwingen te geven, heeft bij den schrijver nimmer voorgezeten — zijn eenige streven is geweest, geheel neutraal zijne indrukken als militair weer te geven.

UIT DE PERS.

„De Ingenieur", No. 42, 21 October 1899.

De Marinebegrooting voor 1900. — Reeds bij de behandeling an de begrooting voor het jaar 1898, stelde de Minister in het ooruitzicht, dat hij, wanneer gelden aangevraagd zouden wor- en voor schepen meer speciaal ten dienste der Nederlandsche efensie, zijne denkbeelden zoude blootleggen omtrent de orga- isatie van het geheele marine-materieel.

In verband met de voorstellen tot nieuwen aanbouw, die ij deze begrooting worden gedaan, wordt thans aan die toe- egging gevolg gegeven.

In navolging van zijnen voorganger, den Minister VAN DER VIJCK, wordt door dezen Minister dezelfde splitsing in drie oofdstukken gemaakt, en wel in het benoodigde:

I. in Oost-Indië.
II. voor den algemeenen dienst.
III. voor de verdediging van Nederland.

I. Voor de verdediging van Oost-Indië achtte de Minister AN DER WIJCK noodig 6 krachtige schepen. In afwijking van ijn voorganger is de Minister echter van oordeel, dat in stede an 6 pantserdekschepen type „Holland" noodig zijn:

4 pantserdekschepen type „Holland".
2 pantserschepen type „Koningin-Regentes".

II. Deze beide typen schepen zijn volgens den Minister oor hun grooten kolenvoorraad zeer geschikt voor het behar- gen van de algemeene belangen van Nederland in het buiten- nd, zoowel als voor tijdelijke versterking van de scheepsmacht deWest-Indiën, indien dit voor de handhaving van de neutrali- it wordt gevorderd. Aangenomen wordt, dat voor deze dien- en 2 schepen beschikbaar moeten wezen; voorts dient nog ge- kend te worden op schepen, benoodigd voor aflossing van het xiliair eskader en op twee pantserschepen voor reserve, zoo- t in het geheel voor den dienst in Oost-Indië en voor den gemeenen dienst samen, noodig geacht worden:

7 pantserdekschepen en
5 pantserschepen, waarvan
2 pantserschepen in reserve.

Opgemerkt dient te worden, dat geen torpedobooten geacht orden noodig te zijn om het auxiliair eskader te steunen en at blijkbaar daarom de aanschaffing van torpedobooten, die ulk een groote rol zouden kunnen spelen bij de verdediging

onzer rijke koloniën, overgelaten wordt aan het Departeme[illegible] van Koloniën, dat tot nu toe de waarde dezer vaartuigen n[illegible] niet voldoende weet te apprecieeren, getuige althans het f[illegible] dat er in geheel Indië slechts drie torpedobooten zijn, daar[illegible] tegen wel een groot aantal z. g. flottieljevaartuigen, die in [illegible]ij[illegible] van oorlog veel last zullen veroorzaken aan ons zelven, g[illegible]en gevechtswaarde bezitten en ongetwijfeld mede zullen bijdra[illegible]en tot het brengen van schande over onze vlag. Van deze vaar[illegible]ui-gen worden er echter bijna jaarlijks bijgebouwd.

III. De verdediging van Nederland zelf moet zuiver defensief wezen en zoude naar het oordeel van den Minister, *het* gewenscht zijn, ook de verdediging aan de zeezijde van ons land aan de landmacht over te laten, daar het toch algemeen als vaststaand erkend wordt, dat de verdediging van havens en reeden veel beter geschieden kan door geschut, opgesteld aan den wal dan op schepen.

Aangenomen echter, zegt de Minister in zijne memorie van toelichting, het opstellen van beschermd geschut op den wal — zoodanig, dat het geheele kustgebied beveiligd is tegen vijandelijke aanvallen — òf te groote kosten na zich zoude sleepen, òf daar de gesteldheid van het terrein hoogst bezwaarlijk is, is men genoodzaakt, daar, waar het werkzaam vuur van den wal te kort schiet, met op schepen opgesteld geschut, de verdedigingsmiddelen te land aan te vullen; bovendien, hoewel — zooals boven is gezegd — de verdediging zuiver defensief moet gevoerd worden, brengt dat beginsel in geenen deele mede, dat offensieve handelingen zijn uitgesloten.

De Minister van Marine heeft daarom in overleg met zijn collega van Oorlog het geheele plan van maritieme defensie en van het daarvoor benoodigde materieel nogmaals aan een nauwkeurig onderzoek onderworpen en nagegaan wat als een *minimum* noodig is aan materieel voor de verdediging van onze vaderlandsche zeegaten en voor het optreden bij *gunstige gelegenheid* op de kust. De Minister is daarbij gekomen tot de conclusie dat noodig waren:

a. Voor de stelling van Den Helder:

5 groote pantserschepen.
5 kanonneerbooten.
6 groot model torpedobooten.

Aangezien de hierboven vermelde voor den Indischen en algemeenen dienst bestemde 2 reserveschepen volkomen geschikt worden geacht om de diensten te doen in de zeegaten van de stelling Den Helder en altijd aanwezig zullen zijn, kunnen die daarvoor bestemd worden in oorlogstijd, en behoeft dus voor die stelling maar gerekend te worden op 3 pantserschepen.

Hierbij wordt dus het omgekeerde van het vroeger zoo dikwijls toegepaste beginsel gehuldigd. Vroeger werden schepen

oor den dienst in Nederland gebouwd, ook bestemd voor den ienst in Indië. Nadat terecht herhaaldelijk in de Volksvertegenwoordiging en in de pers deze schepen „à double usage", estemd voor zulke van elkander afwijkende diensten, in zulke eel verschillende wateren, werden afgekeurd voor een dezer eide bestemmingen en ten slotte met dit verderfelijke stelsel ebroken scheen te zijn, wordt er thans langs een omweg weer heen gestevend, door nu omgekeerd schepen voor den Indischen dienst ontworpen, te gaan bestemmen voor de verdediging van de stelling Den Helder.

Voorts moet de verzekering, dat twee reserve-pantserschepen steeds aanwezig zullen zijn in de stelling Den Helder, zeer eker velen treffen, die meenen, dat vooral reeds wanneer oorlogsgevaar dreigt, doch ook als een oorlog uitgebroken is, eserveschepen voor den Oost-Indischen dienst en voor de verdediging van de West-Indische Koloniën niet aan hunne betemming onttrokken mogen worden en alsnog zeer waarchijnlijk niet in de stelling Den Helder aanwezig zullen zijn.

b. Havens van IJmuiden en van den Nieuwen Waterweg.

De verdediging van deze havens zal hoofdzakelijk moeten geschieden door landbatterijen en door versperringen. Voor de passieve verdediging van die havens te rekenen op hulp van schepen, vindt deze Minister niet aan te bevelen, omdat de schepen in de havenkom niet kunnen manoeuvreeren en dus zouden gelijk te stellen zijn met dure, zwak bewapende en als zoodanig slecht ontworpen drijvende forten.

Voor uitvallen met pantserschepen eigenen deze havens zich niet, omdat die schepen buiten komende, dadelijk in volle zee zijn en de vijand den nauwen ingang heeft te bewaken en te observeeren, om dadelijk ingelicht te zijn van elke poging, die onze schepen mochten doen om hem te overvallen, terwijl hij den terugtocht naar de haven gemakkelijk kan afsnijden.

Als uitvalshaven voor torpedobooten hebben die havens echter waarde en daarom is voor IJmuiden en den Nieuwen Waterweg gerekend op 6 groote torpedobooten, 3 voor elke haven.

Voorts achtte de Minister voor de zuidzijde van den Nieuwen Waterweg, waar geen gelegenheid is om geschut aan wal op te stellen, het noodig om een kanonneerboot te posteeren voor de verdediging van torpedo-versperringen.

c. Goeree, Hollandsch Diep en Volkerak.

Daar deze vaarwaters te ondiep zijn om groote schepen toe te laten, acht de Minister voor de verdediging dier zeegaten noodig:

3 kleine pantserschepen.
6 kanonneerbooten.
6 groot model torpedobooten.
6 klein model torpedobooten.

d. Voor de verdediging van de Zuiderzee en hare toegangen (de Vliegaten daaronder begrepen) worden noodig geacht, zoolang de Zuiderzee niet drooggelegd is:

3 ongepantserde monitors.
5 kanonneerbooten.
3 groot model torpedobooten.
6 klein model torpedobooten.

e. Voor de verdediging onzer groote rivieren, voornamelijk Merwede en Waal, worden 2 kanonneerbooten noodig geacht. Hierdoor zouden echter 18 kanonneerbooten in het geheel noodig worden. Kleine schepen zijn echter duur in onderhoud en kosten veel aan bemanning, daarom en omdat deze schepen binnendoor door onze waterwegen toch van de eene stelling naar de andere kunnen komen, vindt de Minister een aantal van 14 kanonneerbooten voldoende.

Gelukkig wil de Minister het aantal torpedobooten niet verminderen, al kunnen deze ook binnendoor van de eene stelling naar de andere gaan.

Van de verdediging onzer West-Indische Koloniën maakt de Memorie van Toelichting zich nogal gemakkelijk af. Van „verdediging" dezer bezittingen door één stationschip te Suriname en één te Curaçao kan natuurlijk geen sprake zijn. Intusschen is de Regeering van oordeel, dat het noodig is in de West-Indiën een vaartuig disponibel te hebben met het oog op ons prestige tegenover de naburige staten, vooral van Midden-Amerika, en zou daarom weer een schoenertje aangewezen moeten worden. Nu, dit verdient toejuiching, vooral indien nagegaan wordt hoe beambten van Venezuela door hun optreden herhaaldelijk allerlei redenen tot klachten gaven in den laatsten tijd. Doch hoe het gaan moet met de verdediging van Suriname en Curaçao en de andere eilanden die wij in de West bezitten, daarover wordt niet veel licht verspreid en toch zal met der tijd hieraan wel eens gedacht moeten worden, vooral indien Suriname werkelijk het goudland zal blijken te zijn, zooals door velen gehoopt wordt, dan zal een krachtig verdedigingsplan dezer bezitting ontworpen en snel uitgevoerd dienen te worden. Transvaal en Oranje-Vrijstaat mogen daarbij voor oogen gehouden worden.

Voorts zijn voor toezicht op de visscherij in de Noordzee nog noodig 3 schoeners, zoodat de Minister in het geheel noodig acht:

8 pantserschepen.
7 pantserdekschepen.
3 kleine pantserschepen voor binnenlandschen dienst.
3 ongepantserde monitors.
12 klein model torpedobooten.
21 groot model torpedobooten.
14 kanonneerbooten.

5 schoeners, waarvan 3 voor het politietoezicht op de visscherij.

De waarde van deze vloot in millioenen guldens bedraagt:

a. 3 „Kortenaer"	*f* 8,3	millioen
b. 5 „Koningin-Regentes"	„ 21,5	„
3 pantserschepen binnenlandsche defensie	„ 6,16	„
7 pantserdekschepen	„ 21,—	„
3 monitors (Zuiderzee)	„ 3,84	„
21 torpedobooten groot model.	„ 5,88	„
12 torpedobooten klein model	„ 0,72	„
14 kanonneerbooten	„ 4,9	„
5 schoeners	„ 2,375	„
Totaal . . .	*f* 74,675	„

Hiervan zijn aanwezig of in aanbouw:

5 pantserschepen.

a. 3 „Kartenaer"	*f* 8,3	millioen
b. 2 „Koningin-Regentes"	„ 8,6	„
1 pantserschip binnenlandsche defensie („Reinier Claeszen")	„ 1.96	„
7 pantserdekschepen	„ 21,—	„
2 schoeners	„ 0,95	„
Totaal . . .	*f* 40.81	millioen

Er zal dus nog moeten worden aangebouwd voor 33,865 nillioen gulden en daarbij tellende de gelden die nog noodig ijn voor den afbouw van de „Koningin-Regentes" en het antserschip 1899, te zamen 7,217 millioen gulden, wordt het eheele voor de reconstructie der vloot nog benoodigde bedrag 1,082 millioen gulden.

Aannemende, dat per jaar 4,2 millioen gulden voor nieuen aanbouw wordt uitgegeven, dan zal met hetgeen reeds oorhanden is, in 1909 de vloot op de vereischte *minimum*-erkte gebracht zijn, naar het oordeel van dezen Minister.

Van af dit jaar zal dan jaarlijks een som van 4 millioen oodig zijn om de vloot in stand te houden en zullen reeds in 911 de „Reinier Claeszen" en een der schoeners voor de visherijpolitie moeten worden vervangen.

Op deze begrooting vraagt de Minister gelden aan voor 3 rpedobooten (1e klasse) en 1 pantserschip voor de binnenlandhe defensie en 1 kanonneerboot; de torpedobooten zullen buinslands worden aangebouwd, het pantserschip op de Rijkserf te Amsterdam en de kanonneerboot aan de particuliere dustrie worden toevertrouwd.

Deze Marinebegrooting geeft aanleiding tot vele opmeringen.

De denkbeelden reeds verleden jaar en het jaar daarvóór

door dezen Minister in de Kamers medegedeeld, zijn oorzaak, dat de groote voorliefde voor gepantserd materieel die aan deze begrooting ten grondslag ligt, geen verwondering behoeft te wekken.

Of zulk een voorliefde echter gewettigd is, is een vraag die velen in ontkennenden zin zullen beantwoorden.

Voor ons land geldt in de eerste plaats de eisch onze vloot samen te stellen uit schepen, die het meest nuttige effect hebben voor de verdediging van het Moederland en zijne Koloniën. Van het leveren van zeeslagen, waar het geldt de suprematie der zee, is geen sprake meer, evenmin kunnen wij aan één schip 12 à 15 millioen spendeeren. Slagschepen, dat zijn pantserschepen, de vroegere „linieschepen", hebben wij dus niet noodig, kunnen wij bovendien niet betalen.

Onze verdediging zal defensief zijn en om dit te kunnen zijn, moet aan onze „schepen" het *offensief* vermogen in de eerste plaats, ja, omdat wij geen groote schepen kunnen betalen, uitsluitend ten grondslag liggen.

Het offensief vermogen berust hoofdzakelijk bij de bemanning en in de tweede plaats bij de wapens die der bemanning in de hand gegeven worden.

Om het offensief vermogen van de bemanning te verhoogen is oefening, veel oefening vooral met het geschut noodig, en ambitie. De bemanning moet liefde voor de vloot hebben, moet met trots en vol ijver haren plicht kunnen vervullen. Oefening is hoofdzakelijk een kwestie van geld, het opwekken van liefde voor hun vak bij de bemanning is wel grootendeels een kwestie van geld, doch niet hoofdzakelijk. De behandeling en wat van de bemanning geëischt wordt zijn groote factoren, die daar invloed op hebben. In de eerste plaats moet de behandeling aan boord en de voeding goed wezen. Hierover wordt nog te dikwijls geklaagd, doch dankbaar dient erkend te worden, dat hierin met kracht gestreefd wordt naar verbetering. Dan moeten, en dit geldt voornamelijk voor de officieren, de financiën van de marinemannen niet te dikwijls in de war gestuurd worden door overplaatsingen aan den wal het stellen op non-activiteit op een klein tractementje. Doch over de financiëele omstandigheden van officieren, onderofficieren en minderen behoeft thans niet uitgeweid te worden, omdat de voorstellen door dezen Minister ingediend er op te wijzen, dat Zijne Excellentie in deze richting werkzaam is. Een groote „vloek", durven wij het echter noemen, is de detacheering in Indië voor $4^1/_2$ jaar en voornamelijk op de kleine schepen der Militaire Marine, op de z.g. flotille-vaartuigen. Wel is waar is menig officier hierdoor in staat zijne door non-activiteitsstelling in de war gebrachte financiën weder in orde te brengen of te potten, doch niets werkt zoo demoraliseerend. Niet alleen is de tijd 4 jaren veel te lang, zoowel voor de getrouwden als voor de ongetrouwden en doet deze termijn denken aan den tijd der oprichting van de V. O. C., toen een reis naar Indië en terug ook wel 4 jaren kon duren, doch het dienen op kleine schepen in

een tropisch klimaat, op schepen als onze flotillevaartuigen, schepen zonder gevechtswaarde, werkt veslappend, ontzenuwend, demoraliseerend op alles, maakt ontevredenen, kweekt dronkaards, morphinisten en maakt losbandig, in één woord, is de kanker onzer vloot. Het nut dezer flotillevaartuigen is bovendien zeer dubieus. Tegen een Europeeschen vijand kunnen zij niet ageeren, en in tijd van oorlog kunnen zij ons alleen schande, oneer en menschenlevens kosten, tegen een inlandschen vijand zijn zij niet eens altijd mans genoeg. Bovendien om bij expeditiën met de landmacht mede te werken, kan een speciale daarvoor ingerichte Marine, een verbeterde Gouvernements-Marine zooals nu bestaat, evengoed dienst doen en waar deze te kort schiet kan het auxiliair eskader bijspringen, zooals nu dikwijls reeds geschiedt. De Indische Militaire Marine is daarom een onding. De gelden daaraan besteed, kunnen veel beter aangewend worden voor de verdediging onzer Koloniën door den bouw van strijdvaardige vaartuigen. Hierdoor wordt dan tevens een demoraliseerende invloed op het marine-personeel opgeheven.

Wat de wapens betreft die het personeel eener vloot in tijd van oorlog in handen krijgt en die dus het offensief vermogen onzer schepen en bijgevolg de defensieve kracht onzer vloot uitmaken, dat zijn de vuurmonden en de snelheid van het schip. Dus aan deze factoren moet in de eerste plaats alles opgeofferd worden en dan rijst de vraag, is zulks het geval met de schepen door dezen Minister voorgestaan?

Eene vergelijking tusschen de pantserschepen type „Holland" en de voorgestelde pantserschepen type „Koningin-Regentes" is daarom hier op zijn plaats.

De machines van de „Holland" ontwikkelen ongeveer 4000 I.P.K. meer dan die der „Koningin-Regentes" en bedraagt de snelheid van de „Holland" ongeveer 4 knoopen meer dan die der „Regentes".

De „Holland" voert het volgende geschut:

12—3.7 cM. kanonnen.
8—7.5 cM. „
6—12 cM. „
2—15 cM. „
2 torpedokanonnen.
2 torpedo-lanceerbuizen.

De „Koningin-Regentes":

4—3.7 cM. kanonnen.
12—7.5 cM. „
4—15 cM. „
2—24 cM. „ in barbettes.

De torpedo-inrichtingen en de 3.7 cM. kanonnen buiten rekening latende voert dus de „Holland" 6—12 cM. kanonnen meer dan de „Koningin-Regentes" en twee 15 cM., vier 7.5 cM. en twee 24 cM. kanonnen minder dan de „Regentes". Het offensieve vermogen wat betreft artillerie is daarom van de schepen

type „Regentes" twee 24 cM. kanonnen grooter dan dat van het type „Holland", dat is alles, daarentegen heeft het vier knoopen snelheid minder.

Toch is de „Regentes" 1050 ton waterverplaatsing grooter en kost zij ongeveer 1.4 millioen meer dan de „Holland", doch voert zij een smallen pantsergordel op de waterlijn, welke gordel 15 cM. dik is in het midscheeps en 10 cM. aan de einden en staan de 24 cM. kanonnen in barbettes.

Bescherming van de bedieningsmanschappen van het geschut is zeer aan te bevelen, dit heeft de Spaansch—Amerikaansche oorlog ons o. a. aangetoond, doch wettigt het voordeel van een pantsergordel de opofferingen aan snelheid, artillerie en geld? Ongetwijfeld zullen velen van meening zijn, dat als aan de schepen type „Holland" 500 ton waterverplaatsing en een millioen meer besteed waren geworden dan nu geschiedde, een pantserdekschip met meer gevechtswaarde verkregen zoude zijn dan de „Koningin-Regentes" heeft.

Het pantserdekschip „Blanco Encalada" van de Chileensche vloot bijvoorbeeld, heeft 600 ton waterverplaatsing meer dan de „Holland", de werktuigen van dit schip ontwikkelen 4000 I.P.K. meer dan die der „Holland", waardoor dit schip drie knoopen harder loopt dan de „Holland" en ongeveer 7 knoopen harder dan de „Koningin-Regentes". Het pantserdek van dit vaartuig is midscheeps in de zijden 10 cM. dik, in de einden 7.5 cM. en geeft dus meer bescherming aan de vitale deelen van het schip dan de pantsergordel van de „Koningin-Regentes". De bewapening van dit schip bestaat uitsluitend uit snelvuurgeschut van middelbaar kaliber, namelijk:

2 snelvuurkanons van 20 cM.
10 „ „ 15 „
en voorts uit
12 „ „ 3.7 „
10 „ „ 1 ponders.
2 gatlingkanons.
5 torpedolanceerbuizen,

dus doet in bewapening dit vaartuig, dat veel kleiner is (400 ton waterverplaatsing), niet onder voor de „Regentes".

De „Buenos Aires" van de Argentijnsche vloot is een nog meer teekenend voorbeeld. Dit schip heeft 200 ton *minder* waterverplaatsing dan de „Regentes". Met gewonen trek werkende (dus niet met de uiterste inspanning) ontwikkelen de machines 7000 I.P.K. meer dan die der „Regentes" en loopt het schip 7 knoopen meer (d. i. dus niet de maximum snelheid van de „Buenos Aires"). De bewapening bestaat uit:

2 snelvuurkanons van 20 cM.
4 „ „ 15 „
5 „ „ 12 „
16 „ „ 3.7 „
6 „ „ 1 pdrs.
5 torpedolanceerbuizen.

ofschoon de bewapening van de „Blanco Encalada" beter is dan van dit pantserdekschip, zoo doet de „Buenos Aires" wat bewapening betreft toch niet onder voor de „Koningin-Regentes".

De „Buenos Aires" wordt beschermd door een dek van 7,5 cM. dikte in de zijden, een bescherming die niet zoo heel veel onderdoet voor die verleend door den pantsergordel van de „Koningin Regentes".

Opgemerkt dient te worden, dat deze beide schepen geen waterpijpketels, doch slechts gewone cylindrische scheepsketels hebben.

Erkend dient dat de beide zware vuurmonden van de „Regentes" beter beschermd zijn dan de 20 cM. kanons van dit schip, doch door het verschil in waterverplaatsing daarvoor te gebruiken, zou een even goede bescherming verkregen kunnen worden. Dan zouden dus twee schepen van gelijke waterverplaatsing verkregen zijn, bewapend met geschut dat ongeveer evengoed beschermd was, doch waarvan het eene de „Koningin-Regentes" meer „defensief" vermogen had door zijn pantsergordel, het andere echter door zijne snelheid (die bijna de helft grooter is) en door zijn meerder snelvuurgeschut van middelbaar kaliber, van zoo uiterst veel belang, een aanzienlijk grooter offensief vermogen heeft en waarvan tevens toch de vitale deelen goed beschermd worden door een zwaar pantserdek. En juist, het offensief vermogen van een vaartuig is de eerste waarborg voor zijne gevechtswaarde en als zoodanig mag de voorliefde voor pantserschepen van dezen Minister in afwijking van zijn voorganger, den Minister Jhr. VAN DER WIJCK, niet gelukkig genoemd worden.

Hetzelfde geldt voor het kleine voorgestelde type pantserschip, hetwelk 2130 ton waterverplaatsing zal verkrijgen, de voorhistorische snelheid van 10 knoopen zal loopen en dat bewapend zal worden door 2 kanons van 21 cM. in barbettes en 6 kanons van 7,5 cM. achter schilden, terwijl het zijpantser even dik zal zijn als dat van het type „Regentes".

Met dezelfde waterverplaatsing zou een pantserdekschip beschermd door een pantserdek van 7,5 cM. in de zijden, eene snelheid van 19 à 20 knoopen (dus bijna het dubbele) kunnen loopen en bewapend kunnen worden, behalve door 6 kanons van 7,5 cM., door 6 kanons van 15 cM., terwijl het geschut goed beschermd zou kunnen worden en waardoor dus een vaartuig met veel grooter offensief vermogen verkregen zou worden.

Toejuiching verdient de keuze torpedobooten (type „Boa" der Oostenrijksche Marine) door dezen Minister gedaan, niet duidelijk zijn echter de redenen waarom zulk een gering aantal torpedobooten door den Minister noodig geacht worden. Torpedobooten zijn voor de verdediging van kleine landen het aangewezen oorlogsschip èn door hun kostprijs èn doordat weinig equipage er voor vereischt wordt èn omdat zij geacht mogen worden vernietigende oorlogswapenen te zijn. Wat den kostprijs

betreft, voor één „Koningin-Regentes" zouden wij 15 torpedobooten type „Boa" kunnen koopen en dan nog geld overhouden, en een attaque van 15 van deze torpedobooten zal de „Regentes" niet kunnen afslaan. Daarom reeds zou verwacht mogen worden, dat een grooter aantal torpedobooten noodig geoordeeld zoude worden. Er is echter meer. Een torpedoboot-aanval op een vloot moet, wil zij succes hebben, geschieden door een „wolk" van torpedobooten, zooals zeer terecht een Engelsch admiraal zeide, vandaar dat stations met 3 torpedobooten zooals voorgesteld worden, geacht mogen worden niet in de behoeften te zullen kunnen voorzien, op verre na niet zelfs. Torpedobooten kunnen wij niet genoeg bezitten en zoo wij die niet bezitten, aanschaffen. Met het bezit van torpedobooten is het op dit oogenblik zeer treurig gesteld. De Minister schijnt in zijne verdedigingsplannen niet te rekenen op de torpedobooten die wij thans bezitten, en zeer terecht, een blik op de lijsten bij de begrooting gevoegd van het materieel onzer vloot dat thans bestaat, toont aan dat aan onze torpedovloot geen of althans zeer, zéér weinig waarde gehecht kan worden, doch dit maakt het nog meer urgent torpedobooten aan te schaffen.

Wij bezitten thans 37 torpedobooten, van deze booten zijn volgens den Minister 21 te oud om in aanmerking te komen. De Minister stelt het leven (bruikbaarheid) van een torpedoboot op 15 jaren, een leeftijd dien velen reeds te oud zullen noemen. Van de 16 torpedobooten die dan als bruikbaar zijnde overblijven, is er één (de II) in 1891 op stapel gezet en één in 1890, dit zijn de jongste; de leeftijden der overige torpedobooten loopen terug tot 1886, toen er drie op stapel werden gezet. Deze booten zouden dus in 1901 afgevoerd van de lijst dienen te worden, in 1902 zouden er wederom drie moeten worden afgekeurd, in 1903 vijf enz.

Met de overige schepen onzer oorlogsvloot is het al even treurig gesteld. Voor andere oorlogsschepen, geen torpedobooten zijnde, stelt de Minister den leeftijd op 20 jaren. Nu, dit zal menigeen zeer hoog voorkomen. Gaan wij bijv. na schepen die 19 jaren geleden (1881) gebouwd werden, dan treffen we aan de „Sommelsdijk". Niemand zal dit schip echter eenige gevechtswaarde toekennen, doch 10 jaren geleden reeds zou niemand de „Sommelsdijk" meer beschouwen als een ernstig gemeend oorlogsschip.

Onze vloot telt, de torpedobooten, de schoeners voor politietoezicht op de visscherijen in de Noordzee, de opleidingsscheepjes, de wachtschepen en de vaartuigen voor den hydrographischen dienst buiten rekening latende, daar deze schepen geen gevechtswaarde hebben; in het geheel 62 oorlogsschepen, waarvan er 2 op stapel staan („Koningin-Regentes" en een 2e pantserschip), drie onlangs hunne proeftochten deden („Utrecht", „Gelderland", „Noordbrabant"), drie in 1895 werden op stapel gezet („Holland", „Zeeland", „Friesland"), drie in 1893 in aan-

bouw werden genomen („Evertsen", „Kortenaer" en „Piet Hein"), terwijl van één de kiel gelegd werd in 1891 (de „Koningin Wilhelmina der Nederlanden") en de „Reinier Claeszen" in 1890 werd op stapel gezet, en hiermede houdt de bruikbaarheid onzer oorlogsschepen op. Al onze overige oorlogsschepen zijn „te oud". De jongste dier overblijvende oorlogsschepen zijn de korvet „Sommelsdijk" (1881) en de zeilfregatten met stoomvermogen, lichtende schroef en ander moois, „Van Speijk" (1880) en „de Ruyter" (1879). De pantserschepen (waaraan door velen zooveel waarde wordt gehecht) dateeren van 1865 („Prins Hendrik der Nederlanden") en 1867 („Schorpioen" en „Stier").

Uit deze lijsten door den Minister openhartig gepubliceerd, spreekt zeer duidelijk de deplorabele toestand waarin onze vloot verkeert, een toestand die meer dan ergerlijk is en die, daarmede zal ongetwijfeld een ieder het eens zijn, dringend voorziening behoeft.

Verantwoordelijk voor dien toestand zijn in de eerste plaats de Regeeringen tusschen 1880 en 1890, de volksvertegenwoordiging van dat tijdvak en met hen dat kleine deel van ons volk dat door deze vertegenwoordigers werd vertegenwoordigd.

Wij allen die op dit oogenblik echter kiezers, volksvertegenwoordigers en Regeeringspersonen zijn, zijn thans er voor aansprakelijk dat aan dezen toestand *zoo spoedig mogelijk* een einde kome. Op ons rust de plicht op alle mogelijke wijzen onze vloot uit haar verval op te heffen niet alleen, doch zulks te doen op de snelste wijze die mogelijk is en geen opofferingen die de *draagkracht* van ons volk niet te boven gaan te sparen om dit doel te bereiken. De vloot in haar verval te laten gedurende een langer tijd dan strikt noodzakelijk is, zou meer dan misdadig wezen.

Om deze reden mogen wij de organisatie niet laten loopen over een langer tijdperk dan nooodig is. Langer tijd dan 2 of 3 jaren is daartoe niet noodig, mits wij ook toelaten dat een gedeelte onzer schepen in het buitenland wordt gebouwd. Dit echter is bij velen het groote struikelblok.

Indien voor een waterstaatswerk gelden aangevraagd worden dan wordt nimmer als conditie gesteld dat deze in het land zelf moeten worden vervaardigd. Voor onze scheepswerven hebben Kamerleden, schijnt het, daarentegen een bijzondere voorliefde; „als de schepen maar in ons land gebouwd worden, dan is het mij onverschillig wat voor soort schepen aangevraagd worden" is eene verklaring die in de Kamer dikwijls geuit wordt, en dat waarom? Waarom is het den Waterstaat vergund om jaarlijks voor millioenen in het buitenland te laten bouwen, terwijl die werken niet zoo broodnoodig zijn als nieuwe schepen voor onze vloot, en waarom mogen nimmer meer schepen worden aangevraagd dan drie te gelijk, één voor de Schelde, één voor Feyenoord, één voor de Marinewerf?

Dat in principe besloten wordt de schepen, *zoo dit mogelijk is*, in Holland te bouwen, is zeer juist gezien, doch dit mag

nimmer aanleiding zijn hiervoor de zoo broodnoodige reorganisatie onzer vloot uit te stellen of te vertragen.

Bovendien het grootste gedeelte van een oorlogsschip als het in ons land gebouwd wordt, komt toch uit het buitenland, alle grondstoffen: ijzer, staal, koper, hout, steenkolen, enz., bijna alle hulpwerktuigen: stoomlieren, ankerspillen, stuurmachines, geschuttoren, machines, munitie-hijschmachines, de electrische installatie, torpedo-lanceermachines, enz. enz. het geschut, het grootste deel van den inventaris.

Alleen het arbeidsloon en de winst der aandeelhouders in de scheepswerven blijft in het land, althans voor zoover geen buitenlanders aandeelhouder zijn en geen aandeelhouders van hun dividenden een reisje naar het buitenland gaan maken.

Wat de verhouding van materieel en arbeidsloon betreft, zoo geeft bijlage V(n°. 30) van deze begrooting aan, dat voor den scheepsbouw besteed is aan schepen in aanbouw de som van f 1.416.305.11 aan materieel en f 438.142.29 aan arbeidsloon, dus ongeveer 30 pCt. van het materieel wordt besteed aan arbeidsloon, doch dan moet in aanmerking worden genomen dat uit den aard der zaak deze verhouding hooger is dan op de particuliere werven, waar op het arbeidsloon meer bezuinigd wordt dan op de Marinewerf geschieden mag. Welk een klein bedrag van het geheel vormt daarom het arbeidsloon. Mag hiervoor dan de zoo broodnoodige reorganisatie onzer vloot worden uitgesteld?

De werven in ons land zijn evenals indertijd in Amerika stil blijven staan en stilstand is evengoed als achteruitgang, zij konden dus met het buitenland niet concurreeren, de Marine moest nu weer helpen om deze werven op dreef te brengen, daar het een belang van het land is om goede „up to date" werven te hebben. Zijn de werven eenmaal weer naar den geest des tijds ingericht, dan kunnen zij, onder goed beheer goed met het buitenland concurreeren, immers de grondstoffen ijzer, staal en steenkolen kunnen wij dikwijls goedkooper krijgen dan de werven in de landen waar deze grondstoffen worden geproduceerd, onze loonen zijn lager dan in het buitenland, ons werkvolk niet minder dan het buitenlandsche werkvolk. Deze redeneering wordt door velen gehuldigd. Mag echter om deze reden de vloot jaren langer in den treurigen staat blijven waarin zij verkeerde en *nog* verkeert? En aangenomen, dat de verbetering onzer werven een goede reden is om de verbetering onzer vloot te vertragen, zoo mag aangenomen worden, dat de tijd voor verbetering dier werven thans ruimschoots verstreken is, nu van 1893 af dus straks zeven jaren lang daartoe de gelegenheid heeft bestaan. Zijn er nog werven die niet hiervan geprofiteerd hebben, dan is het zaak voor deze „onverbeterlijke werven" de verplichte reorganisatie onzer vloot niet langer te vertragen, te meer, daar „Koloniën" hard medegewerkt heeft in dezen geest door den aanbouw van een groot aantal flotille-vaartuigen, die geen gevechtswaarde bezitten en toch tot de Militaire Marine behooren.

Er zou nog veel gezegd kunnen worden over dit onder-
rerp, doch dit opstel is reeds zoo uitvoerig, dat het zaak is op
it oogenblik, hierover niet verder uit te weiden.

Rest dus de vraag of het, de draagkracht der Natie in aan-
ıerking nemende, mogelijk is om deze reorganisatie in twee
f drie jaren te bewerkstelligen.

De Minister acht voor zijn plannen nog noodig 41.082 mil-
oen gulden en ofschoon dit plan een *minimum plan* is, wil
eze Minister de uitvoering van dit plan over 10 jaren verdee-
:n, zoodat elk jaar 4.2 millioen gulden zouden worden besteed.

Om echter in twee of drie jaren dit plan te kunnen uit-
oeren, zou eene leening gesloten moeten worden.

De Minister is van oordeel, dat deze schepen 20 jaar
ıee kunnen. De leening zou dus in 20 jaren moeten worden
fgelost.

42 millioen à 5 % voor aflossing is . . . 2.10 millioen
er jaar.

3 % rente van 42 millioen is . . . . . . 1·26 millioen

er jaar dus totaal . . . . , . . . 3.36 millioen,
at is dus een uitgave minder van 0.84 millioen voor het eerste
ar, dan door dezen Minister gevraagd wordt. Laat ons echter
tellen 0.5 millioen minder, daar het sluiten van een leening
ok geld kost, dus indien 42 millioen noodig is, voor een groo-
er bedrag geleend moet worden. Elk jaar echter wordt het
entebedrag met f 63.000 verminderd en kan dit dus gevoegd
rorden bij bovenbedoeld half millioen om tot eene uitgave van
2 millioen 's jaars te geraken, zooals deze Minister noodig
:ht. Welnu deze gelden kunnen besteed worden om onze vloot
ıp to date" te houden en de nieuwe schepen in dat tijdvak
ınnen dan in Holland gebouwd worden.

Verder zou het oude materieel, hoe eerder hoe beter, moe-
n worden afgeschaft. Oude schepen zijn veel geld waard op
t oogenblik. Staal en koper zijn zeer prijzig. IJzer vooral is
ıur, daar het zoo weinig aangemaakt wordt, en de meeste
:hepen onzer vloot zijn van ijzer. Thans zal voor onze sche-
en allicht het dubbele verkregen kunnen worden dan over
en jaar, wanneer de prijzen van ijzer en staal misschien weer
ven laag zullen zijn als 10 jaar geleden, en voor onze oude
fgebroken schepen kunnen wij dan weer een modern schip
ouwen, terwijl als wij deze oude vloot kwijt zijn, allicht eer-
er overgegaan wordt tot de vernieuwing van de brandkast
raarin onze nationale rijkdom, onze vrijheid en onze onafhan-
:elijkheid geborgen worden, *de Nederlandsche Zeemacht*.

X.

„Het Nieuws van den Dag", Woensdag 25 October 1899.

I.

Marine. — Voor de maritieme behoefte van Nederland en

zijne overzeesche bezittingen wordt voor het jaar 1900 noodig geacht de respectabele som van *f* 20 428,187.

Ter verduidelijking van dit cijfer diene het volgende:

Het VIe hoofdstuk der Staatsbegrooting (Marine) sluit met	*f* 15 959,262	
Hiervan zijn bestemd voor loodswezen en hydrographie	„ 2 392,641	
Voor de Zeemacht wordt dus gevraagd .	*f* 13 566,621	
waarvan echter uit de „middelen" wordt gevonden, na aftrek van 2 millioen aan loodsgelden	„ 202,100	
zoodat de geraamde uitgave bedraagt . .	*f* 13 364,521	(*a*)
De VIIIe afdeeling (Marine) der Indische begrooting bedraagt voor uitgaven in Nederland (1e hoofdstuk)	*f* 3 669,280	
hiervan zijn bestemd voor hydrographie, magnetische en meteorologische waarnemingen, bebakening en kustverlichting	„ 101,000	
blijft voor de Marine	*f* 3 568,280	(*b*)
terwijl de uitgaven in Indië (2e hoofdstuk) geraamd zijn op	*f* 4 574,458	
waarvan echter voor loodswezen, bebakening, kustverlichting, haveninrichtingen, steenkolenpakhuizen, hydrographie, magnetische en meteorologische waarnemingen bestemd is *f* 874,572		
terwijl uit de „middelen" wordt gevonden, na aftrek van loodsgelden „ 204,500		
waardoor kan worden afgetrokken . . .	„ 1 079,072	
om tot de werkelijke uitgaven in Indië voor de eigenlijke Marine te komen, welke dus bedragen zullen	*f* 3 495,386	(*c*)
De 3 sommen, *a*, *b* en *c* te zamen maken	*f* 20 428,187	

Er is in Europa een Rijk, welks Marine-budget het Nederlandsche nabijkomt, terwijl het gezamenlijk tonnengewicht van zijn schepen niet zooveel van dat onzer vloot verschilt, of eene vergelijking kan geoorloofd en leerzaam zijn. Het bedoelde Rijk is Oostenrijk-Hongarije.

Volgens No. IX van het 26e deel der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens" beliep het O.-H. Marine-budget voor 1899: fl. 16 841,260 O.W. of *f* 20 209,512, waarvan bestemd voor betalingen betreffende nieuwe schepen fl. 6 465,000, dus voor de kosten der bestaande vloot fl. 10 376,260 of *f* 12 451,512, terwijl het gezamenlijk tonnengewicht der schepen (met uitzondering van de in aanbouw zijnde en de schepen voor indu-

trie en andere bijzondere diensten) 118,692 ton bedroeg. Deze loot heeft bij aanschaffing ongeveer *f* 84 000,000 gekost.

Op de Nederlandsche begrootingen voor 1900 vindt men, als itgaven betreffende nieuwe of in aanbouw zijnde schepen:

Staatsbegrooting	. . . .	*f* 4 200,000
Indische begrooting Hoofdstuk I	. .	„ 1 113,000
„ „ „ II	. .	„ 4,000
Te zamen	. .	*f* 5 317,000

elke som, afgetrokken van de totale uitgaven voor de eigenjke Marine *f* 20 428,187, voor de bestaande vloot overlaat eene ming van *f* 15 111,187. Hieronder zijn begrepen de kosten er Indische Gouvernementsmarine à *f* 600 760. Ofschoon wij an oordeel zijn, dat dit ook Marine-uitgaven moeten genoemd orden en dat het beter zou zijn (verg. o. a. „Het Nieuws van en Dag" van 23 September 1896) dit geld te gebruiken voor *orlogs*vaartuigen, willen wij echter voor het oogenblik aanemen, dat deze Gouvernementsmarine niets met *de Marine* te aken heeft en dus hare betrekkelijk geringe kosten ten onechte op de afdeeling „Marine" der Indische begrooting vooromen. Verder schijnt het voor eene vergelijking met de kosten er Oostenrijksch-Hongaarsche Zeemacht noodig, ook het bedrag er pensioenen à *f* 2 060,527, van de totaalsom af te trekken, aar uit de opgave in de „Mittheilungen" niet blijkt, dat penoenen in de O.-H. Marinebegrooting begrepen zijn. Onze 15 111,187 verminderen dus met *f* 2 661,287, en wij houden 12 449,900 over voor de jaarkosten der bestaande vloot, wier onnengewicht insgelijks met uitzondering van in aanbouw zijnde, e instructie-, wacht- en andere speciale schepen, 98,768 is, geost hebbende ongeveer *f* 59 671,000.

Men merkt al aanstonds op, dat de vergelijking der jaarjksche uitgaven ten nadeele van Nederland uitvalt, want bij nzen veel kleineren aanschaffingsprijs en tonnengewicht zijn e jaarlijksche uitgaven nagenoeg aan die van O.-H. gelijk. Dit erschil verklaart zich echter voor een groot deel hieruit, dat en betrekkelijk groot aantal van onze schepen in Indië is, aar de bezoldiging en voeding zooveel kostbaarder zijn dan in uropa. Inderdaad vinden wij in de O.-H. begrooting de geamenlijke kosten van het personeel geboekt als fl. 6 378.080 of 7 653,696, terwijl deze bij ons *f* 9 455,462 bedragen, terwijl och de getalsterkte van het personeel in vredestijd bijna gelijk : in O.-H. (volgens den „Almanach de Gotha") ruim 8600 man; ij ons, volgens „Bijlage P der Marinebegrooting", ruim 9000.

Ook is de verhouding van de gewone jaarlijksche kosten an het materieel tot het tonnengewicht en den aanschaffingsrijs bij ons ongunstiger, n.l. in O.-H. *f* 31, bij ons *f* 35 per ton l. 3 076,260 of *f* 3 691,512, tegen *f* 3 291,037), in O.-H. 4,27 pCt., ij ons 5,5 pCt. van den aanschaffingsprijs, welk laatste percenage nog met eenige algemeene kosten der werven verhoogd oet worden. Deze bij ons ongunstiger toestand is voor een

groot deel toe te schrijven aan de kostbare wijze van werken in Indië, zooals wij in „Het Nieuws van den Dag" van 21 November 1895 aantoonden, en in dit opzicht kan dus bezuinigd worden, door *alle* schepen regelmatig voor de groote herstellingen naar Nederland te laten opkomen.

Gaan we nu verder eens na, welke de verhouding is der oorlogswaarde van beide vloten tot hare geldswaarde. Wij verdeelen ze daartoe in de volgende categorieën:

1°. Schepen met pantser (waartoe wij ook onze „Koningin Wilhelmina" rekenen, omdat dit schip, ofschoon geen zijpantser, wel een zwaar geschutpantser, commando-pantser en *zwaar* pantserdek bezit).

2°. Schepen zonder pantser. maar met oorlogswaarde door groote snelheid of zwaar geschut, en in verband met hunne speciale bestemming.

3°. Schepen met een twijfelachtig overblijfsel van oorlogswaarde.

4°. Schepen zonder oorlogswaarde. Die van de beide laatste categorieën zou men, om voor elken lezer verstaanbaar te zijn, „Cavite-schepen" kunnen noemen.

Wij stellen verder het ondervolgende staatje samen, waarin onder „kanonnen" verstaan worden alle stukken van een grooter kaliber dan 10 cM.

NEDERLANDSCHE ZEEMACHT.

Schepen.		kanonnen.	tonn. w.v.p.	I.P.K.	Aansch. prijs (ongeveer).
met pantser . . .	23	44	42,299	35.519	*f* 24 150,000
zond. p. met o. l. w.	25	50	19,269	35,904	„ 14 158,000
met twijfel. o. l. w.	5	70	17,725	14,400	„ 9 125,000
zonder oorlogsw.. .	23	66	17,643	18,197	„ 9 050,000
	76	230	96,936	104,020	*f* 56 484,000
torpedobooten . . .	38		1,832		„ 3 187,000
			98,768		*f* 59 671,000

OOSTENRIJKSCH-HONGAARSCHE ZEEMACHT.

met pantser . . .	17	134	72,816	87,400	*f* 52 800,000
zond. p. met o. l. w.	18	28	24,175	64,600	„ 19 200,000
met twijfel. o. l. w.	1	15	3,430	2,600	„ 1 680,000
zonder oorlogsw.. .	13	37	14,040	10,950	„ 5 880,000
	49	214	114,581	165,550	*f* 79 560,000
torpedobooten . . .	68		4,111		„ 5 230,000
			118,692		*f* 84 790,000

Nu komt de minderwaardigheid onzer vloot helder aan den dag, want terwijl in de O.-H. zeemacht bijna 82 pCt. van het

tonnengewicht en bijna 85 pCt. van de aanschaffingskosten besteed zijn aan schepen van de beide eerste categorieën, bedraagt bij ons dit percentage slechts ruim 62 en 64 pCt.

Wat zijn de oorzaken van dit enorme verschil? Vooreerst de eischen der defensie van onze eigenaardige zeegaten en binnenwateren, waardoor in de 1e en 2e categorie voorkomen een aantal kleine pantserschepen en kanonneerbooten, in wier plaats men anders grootere en snellere schepen zou kunnen hebben. Hieraan zou niet veel te veranderen zijn geweest. Wel is dit een verouderde toestand, die verbeterd kan worden, maar men kan niet zeggen, dat de samenstelling van dit gedeelte onzer vloot aan iemands schuld te wijten is.

Ten tweede danken wij aan het onbedacht vasthouden aan een reeds van den aanvang af verouderend schepentype, de 17,725 ton van zeer twijfelachtige waarde, die, omgezet in een even groot gewicht aan *oorlogs*schepen, wanneer men met den tijd ware meegegaan, thans eene groote waarde konden vertegenwoordigen. Hier is wel sprake van schuld. Niet zoozeer bij de elkander opvolgende Ministers, die deze schepen lieten bouwen, als in de organisatie van het bestuur onzer Marine, die de keuze van de soort der te bouwen schepen overlaat aan een enkelen persoon, met enkele raadgevers voor de onderdeelen, in plaats van ons te geven een lichaam, een college van meerdere tot oordeelen bevoegde personen, die den Minister zouden kunnen voorlichten en hem voor verkeerde keuze behoeden.

De derde oorzaak is de splitsing der uitgaven in Nederlandsche en Indische, en in verband daarmede het onredelijk laten voortbestaan van de meening, dat de schepen voor den gewonen dienst in Indië geene oorlogswaarde behoeven te bezitten. Hieraan danken wij bijna geheel onze „Cavite-vloot" van 23 vaartuigen, wier recht van bestaan zelfs nog in 1896 door een Koninklijk besluit gesanctionneerd werd, behalve nog de vaartuigen der Gouvernements-Marine.

En als vierde oorzaak kunnen wij noemen het voortdurend hakken van de Tweede Kamer op de Ministers van Marine, althans vóór 1891, tengevolge waarvan alles op een goedkoopje moest gedaan worden, en wij een materieel kregen, waarvan kon gezegd worden wat Professor Reuleaux op de tentoonstelling te Philadelphia zeide van de nijverheidsproducten van zeker land: „billig und schlecht".

Al bestaan er nu redenen, dat onze vloot niet kan ingericht zijn zooals die van Oostenrijk-Hongarije, dat een ander kustgebied heeft dan Nederland en dat geen overzeesche bezittingen heeft, toch mag uit het bovenstaande de gevolgtrekking gemaakt worden, dat onze vloot, in verhouding tot hare kosten, te weinig strijdwaarde bezit en dat op hare jaarlijksche uitgaven bezuinigd zou kunnen worden.

II. (*Slot.*)

Aan den tegenwoordigen Minister van Marine is het zeker

niet te wijten, dat de vloot nog in een achterlijken toestand verkeert. Deze Minister is met den aanbouw van schepen in eene goede richting begonnen. Dat nog groote sommen worden aangevraagd voor de voltooiing van 3 schepen, die wij slechts kunnen rekenen tot de 2e categorie te behooren, en waarmede het gaan zal als met hunne voorgangers de „Djambi's" en de „Atjeh's", is niet des Ministers eigen werk, maar eene voortzetting van het door zijn voorganger, die zijn eigen inzichten volgde, aangevangene.

Dat daarbij gelden worden aangevraagd voor eenige vaartuigen voor de binnenlandsche verdediging, kunnen wij in beginsel beamen.

Het grootste daarvan is een klein pantserschip van 10 mijlen vaart, met 2 bepantserde kanonnen van 21 cM., bestemd, volgens blz. 3 en 4 der memorie van toelichting, voor de verdediging van den zuidelijken toegang tot het hart van het land, de zeegaten van Goeree en het Hollandsch-diep. Onbekend met de bijzonderheden van het met den Minister van Oorlog besproken plan van defensie, dat aanleiding gegeven heeft tot de keuze van dit type van pantserschip, dat weer anders is dan dat van het plan 1896, hoewel ontegenzeggelijk beter, kunnen wij niet over de doeltreffendheid daarvan oordeelen, maar slechts te meer betreuren, dat in onze bestuursorganisatie de waarborg ontbreekt, dat in de keuze der verdedigingsmiddelen naar een gedurende alle opvolgende regeeringen doorloopend plan wordt te werk gegaan.

Uit de m. v. t. bij de begrooting voor 1897 weet men, dat aan de kanonneerbooten, waarvan nu als eersteling van 14 stuks ééne wordt voorgesteld te bouwen, o. a. de eisch werd gesteld: *voldoende bescherming van romp en artillerie*, en dat hare bestemming zou zijn: „het verrichten van veiligheidsdienst in de zeegaten en het bestrijden van de lichte vaartuigen van den vijand, welke deze gebruiken moet om onze vaarwaters te onderzoeken en de betonnen". Nu heeft de toen reeds ontworpen boot als bescherming een gewelfd dek van 2.5 centimeter. Het is ons niet duidelijk, dat dit eene voldoende bescherming is. Zij zou dit misschien zijn tegen de artillerie, waarmede de zoo even bedoelde lichte vaartuigen van den vijand bewapend kunnen zijn, maar het komt ons voor, dat deze vaartuigen, gedurende het volbrengen van hunne opdracht, wel gedekt zouden worden door op eenigen afstand achter hen, in het reeds onderzochte gedeelte van het vaarwater liggende schepen met zwaarder geschut, in welk geval de bescherming geheel onvoldoende, ja het geheele vaartuig in eene onhoudbare positie zou zijn. Dit geldt, in mindere mate, ook voor de kanonneerboot, die, volgens blz. 3 der m. v. t., in den Nieuwen Waterweg geposteerd zou worden ter verdediging van de versperring. Wij zijn daarom geneigd te vragen, of dit onderdeel van de verdediging onzer zeegaten wel van alle zijden bezien is en of de taak, aan deze kanonneerbooten toegedacht, niet aan een geheel ander

soort van vaartuig zou toekomen. Wij schreven den 20sten October 1896 in dit blad, dat men vragen mag of eene som van f 5,520,000, voor 12 van deze vaartuigen, niet buiten verhouding groot is (thans worden de 14 stuks op f 4,900,000 geraamd), en dat wij meenden, dat de verdediging meer gebaat zou worden, wanneer voor dezelfde som een kleiner aantal vaartuigen, maar met krachtiger bewapening en betere bescherming, werd gebouwd. Het wil ons daarbij nog voorkomen, dat, wanneer een vaartuig als deze kanonneerboot voldoende geschiktheid had voor het gedachte doel, men daarvoor ook een gehuurd particulier stoombootje zou kunnen gebruiken, waarop lichte snelvuurkanonnen waren geplaatst.

Volgens de m. v. t. (blz. 4 onderaan) zouden deze kanonneerbooten ook nog bestemd worden om de landmacht te ondersteunen op de Nieuwe Merwede en Waal, en den vijand het slaan van bruggen over de rivieren te bemoeilijken. Wij zouden dus een stap achteruit doen, door nu een ongepantserd vaartuig te bestemmen voor dezelfde diensten, die tot nu toe aan de tegen veldgeschut gepantserde riviervaartuigen werden toegedacht. En al is de diepgang van 25 dM. geen beletsel voor het bevaren van genoemde rivierarmen, dan is het toch zeker, dat de vaartuigen, die, zooals laatstgenoemde, meer dan 1 meter minder diep gaan, zich vrijer bewegen en den wal naderen kunnen, wat bij de hun toegedachte diensten van veel belang kan zijn.

De drie torpedobooten, waarvan de aanbouw in 't vooruitzicht wordt gesteld, zijn, volgens de m. v. t., bestemd om van uit de zeegaten, bij gunstige gelegenheid, den vijand te betoken. Zij moeten dus zeewaardig zijn. Daar het voorgestelde type eene waterverplaatsing heeft, ongeveer even groot als die van verscheidene Fransche en Oostenrijksche zoogenaamde „hooge zee"-torpedobooten en Italiaansche torpedo-aviso's, mag aangenomen worden, dat het de gewenschte eigenschap bezit.

Of de twee torpedobooten voor de verdediging van Nederlandsch-Indië, die op de Indische begrooting voorkomen, van hetzelfde type zullen zijn, blijkt niet uit de gedrukte stukken. Wel zien wij met leedwezen, dat voor het overige van geen torpedovaartuigen sprake is, en deze in het op blz. 7 der m.v.t. voorkomende schema van samenstelling der vloot geheel gemist worden, terwijl daarentegen, volgens de Indische begrooting, met het bouwen van de bekende flotillevaartuigen en stoomscheepjes voor de Gouvernementsmarine voortgegaan wordt, die slechts de „Cavite-vloot" vermeerderen kunnen. Is dan een vaartuig van de grootte der flotille-vaartuigen, dat voor de behoefte van den *gewonen dienst* in Indië bewapend is met geschut van 10 of 12 cM. en voor de *verdediging* oorlogswaarde ontleent aan groote snelheid en torpedobewapening, onbestaanbaar? Immers neen! Engeland toont ons een aantal vaartuigen van 810 ton waterverplaatsing, van 19 en 20 mijl, en bewapend met 2 kanonnen van 12 cM. en torpedo's; Italië eenige van 846

ton, van 20 en 21 mijl, *met pantserdek* van 40 cM., 1 kanon van 12 cM. en torpedo's; Chili van 800 ton, 21 mijl en 2 kanonnen van 12 cM. en torpedo's, en zoo zijn er nog meer aan te wijzen. Het ontbreekt niet aan de mogelijkheid, maar aan den wil.

Het geheele schema geeft ons overigens vooreerst nog geen krachtige vloot. Indië zou verdedigd moeten worden met *twee* pantserschepen (blz. 1). Voor alle buitenlandsche diensten te zamen zouden wij 5 pantserschepen (met de „Koningin Wilhelmina" 6) en 6 kruisers als de „Holland" hebben (blz. 2). Eerst wanneer deze òp zijn en vervangen door gepantserde kruisers of dergelijke schepen, en we zullen kunnen zeggen, dat er 12 vechtschepen zijn, zal het iets beteekenen; men bestemt er 5 voor Den Helder, dus blijven er dan 7 voor Indië en den algemeenen dienst, wat waarlijk niet te veel is. Volgens de op blz. 7 der m. v. t. vermelde samenstelling der vloot en het op blz. 8 voorkomende plan van aanbouw zal echter in 1910 het aantal vechtschepen nog slechts 8 bedragen. Wij willen hiermede niet zeggen, dat in dit opzicht het plan tekortschiet, of dat de jaarlijks te besteden som te gering is te achten (zij is nagenoeg even groot als die van het meer uitgewerkte plan van aanbouw van den ondergeteekende, in de „Landsverdediging" van Augustus 1894), maar er op wijzen, hoe men in de eerstkomende jaren met de 6 kruisers, die vechtschepen hadden kunnen zijn, opgescheept zit.

Wij zullen het schema niet verder bespreken, want de nog bestaande oudere schepen worden er niet in genoemd; wij weten, door gebrek aan toelichting, niet, in hoeverre wij ons met de „pantserschepen voor binnenlandsche defensie" kunnen vereenigen; in plaats van de kanonneerbooten zagen we liever andere vaartuigen, en soorten, die wij noodig achten, worden er in gemist. Het eenige, wat wij willen opmerken is, wat wij reeds den 20n October 1896 schreven, dat men althans het geld, voor s c h o e n e r s uit te geven, gebruiken kan voor torpedovaartuigen, die voor dezelfde diensten geschikt zouden zijn, en wij herhalen het toen gezegde, dat het te betreuren is, dat geen Raad van Marine en Comité van Defensie daar zijn, om advies te geven bij het bepalen van de verdedigingsmiddelen.

Bedenken wij echter, dat het volmaakte nimmer te bereiken is, en dat maar zeer zelden twee personen het in alle opzichten éëns zijn, dan eindigen wij gaarne met den wensch, door onzen geachten medestander, den heer kapelaan F. J. H. Evers in zijn jongste marine-geschrift, overgenomen uit de „Marinestudie" van den luitenant ter zee J. M. W. Kuyl: dat het den tegenwoordigen Minister gegeven moge zijn, nog lang in de goede richting werkzaam te blijven.

McLeod.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant", Dinsdag 7 Nov. 1899.

Opleiding van Marinepersoneel. — Waar in vroeger tijd, hetzij door het meer aanlokkende van de zeilmarine, waarbij

orlogsmatroos en koopvaardijmatroos vrijwel hetzelfde kon eeten, of wellicht door minder gunstige sociale toestanden aan val of door zucht naar buit of een avontuurlijk leven, de bron an vrijwilligers voor onze vloot ruimer vloeide en het verloop ninder groot was, is men er in later tijd meer en meer toe noeten overgaan kunstmiddelen aan te wenden om de vrijwil-ige dienstneming te bevorderen en de door het groote verloop ntstane gapingen aan te vullen.

Een dier middelen, wel het meest afdoende en dan ook lgemeen toegepast, is de opleiding van jeugdige personen, van vie men de waarborgen eischt, dat zij na hun opleiding het and een zekeren tijd zullen dienen.

Een kleine 25 jaar geleden begonnen met de opleiding van ongens tot matroos en scheepsonderofficier, is men er thans toe ver moeten gaan te trachten op zoodanige wijze ook stokers e verkrijgen, waaraan de behoefte zich hoe langer hoe meer oet gevoelen, nu wij in het bezit van een meer moderne oor-ogsvloot geraken.

Een voordeel van dergelijke opleiding is ongetwijfeld, dat nen een personeel verkrijgt dat, reeds vroegtijdig onderlegd, ot de hoogste mate vau bekwaamheid kan opgevoerd worden, n bovendien gemakkelijk aan orde en tucht gewend raakt. en nadeel er aan verbonden is, dat doorgaans een groot deel er bemanningen uit jeugdige en daardoor physiek nog weinig ntwikkelde personen bestaat als gevolg van het steeds belang-jk verloop, hetwelk — de minister van marine heeft er in de olksvertegenwoordiging reeds op gewezen — zich ook bij andere arines voordoet en hoofdzakelijk aan een aangeboren zucht aar vrijheid moet worden toegeschreven.

Hoewel bij het korps matrozen de noodzakelijkheid van hysieke ontwikkeling, binnen zekere grenzen, zich op de mo-erne schepen niet meer zoo voelbaar maakt als voorheen, nu et zeiltuig geheel vervallen is en nagenoeg alle zware arbeid oor hulpwerktuigen wordt verricht, terwijl daarenboven de ariniers in dit opzicht een grooten steun geven, verkeert het tokerspersoneel in geheel andere omstandigheden. Physieke ntwikkeling is bij laatstgenoemde categorie schepelingen een oorname eisch, niet alleen omdat de te verrichten arbeid haar ordert, maar ook omdat de omstandigheden, waaronder die rbeid moet worden verricht, een groot weerstandsvermogen an het lichaam verlangen, dat alleen bij krachtige en volwassen ersonen kan worden verwacht.

Een opleiding voor stokers, met kans op goeden uitslag, n het leven te roepen, is dan ook niet zoo eenvoudig als het ich laat aanzien; zij moet op een geheel andere leest geschoeid vorden dan die voor matrozen. Is men voor laatstgenoemden iet aan een leeftijd gebonden en kan men dien zoodanig kiezen ls het meest wenschelijk blijkt om een goeden toeloop te ver-ekeren, voor eerstgenoemde opleiding kan men bezwaarlijk be-eden een zekere leeftijdsgrens dalen; een nadeel, dat slechts

te neutraliseeren is door een betere toekomst aan de adspiranten te verzekeren, dus ten koste van 's rijks schatkist.

Is nu, waar men toch in een belangrijke verbetering van den geldelijken toestand der stokers moet vervallen, een opleiding wel noodzakelijk, of zal men kunnen volstaan met aanwerving op de totnogtoe gevolgde wijze, als verwacht mag worden, dat hoogere soldijen en meer kans op bevordering den toeloop van geschikt personeel aanmerkelijk zullen doen toenemen?

Ziedaar een vraag, die zich al dadelijk voordoet en die wij niet zonder belang achten met het oog op de kosten, die een opleiding op eenigszins groote schaal zal na zich sleepen.

Wij gelooven, dat men noch langs den eenen, noch langs den anderen weg duurzaam in de behoeften zal kunnen voorzien, doch beide systemen, opleiding van jeugdig personeel en aanwerving van meer volwassenen, zal moeten combineeren om aan de vraag naar geschikt en voldoend personeel voor den stoomvaartdienst te kunnen blijven voldoen.

Dit is ook de weg, dien het marinebestuur voorshands heeft ingeslagen, zij het dan op een wijze, die wij niet geheel vrij van bedenking achten.

Zooals uit de toelichting op de Marinebegrooting voor 1900 valt optemaken, wordt thans voor een deel in de behoefte aan ondergeschikt machinekamerpersoneel voorzien door opleiding tot stoker 2e kl. van jongens, daartoe geschikt en genegen, van het opleidingsschip „Wassenaer" te Amsterdam, terwijl voor een ander deel personen tot dezelfde qualiteit worden aangeworven van een leeftijd boven de 18 jaar, zonder dat eenige andere eisch van bekwaamheid wordt verlangd dan: lezen, schrijven en eenigszins rekenen.

Dit zal onzes inziens op den duur scheeve toestanden aan boord teweegbrengen, en, naar wij vreezen, het stokersgehalte dooreengenomen op een ongewenscht peil doen dalen.

Door in dezelfde qualiteit personen te laten dienen met ongelijke ontwikkeling, maakt men ontevreden menschen. De beter onderlegden zullen, zich meer wanende, het maken van bevordering als een hun toekomend recht gaan beschouwen, waarvoor zij zich niet behoeven in te spannen; terwijl de met minder kennis toegerusten, wetende dat de weg tot hooger graad geheel voor hen afgesneden is, een zeer verklaarbaren naijver tegen hun meer bevoorrechte collega's zullen koesteren.

Wij hadden dan ook gaarne gezien, dat de minister de eischen voor stoker 2e en 1e klasse onveranderd had gelaten, zoodat èn de tot stoker 2e kl. opgeleiden èn de voor die qualiteit aangeworvenen door het hoofd der machinekamer tot dezelfde diensten konden worden geroepen, d. w. z. zoowel op de vuurplaats als in de machinekamer, waartoe eenige bedrevenheid als werkman ons een onafwijsbare eisch toeschijnt.

Vreest men dat, ondanks de verbeterde bezoldiging en vooruitzichten, de toeloop niet voldoende zal zijn om het perso-

ieel op de vereischte sterkte te houden, zoodat men toch tot ıanneming zal moeten vervallen van personen, die niet aan enigerlei eisch van vakkennis kunnen voldoen, dan zouden wij villen aanbevelen tot dat einde liever een nieuwe categorie chepelingen in het leven te roepen, en deze met de benaming tremmers" aan te duiden.

Een dergelijke qualiteit zal in de machinekamer zeer goed e gebruiken zijn, mits de zoodanigen tot een vastgesteld aantal an boord worden geplaatst uitsluitend voor het verwerken van teenkolen en het onderhouden der vuren, doch niet doorgaan nder de algemeene benaming van „stoker", waardoor de auto- iteit, die in de plaatsing of aanvulling der bemanningen van e schepen voorziet, slechts lettende op het benoodigd aantal, evaar loopt het gehalte uit het oog te verliezen.

Wat de bezoldiging betreft, belet niets deze tremmers, zoo it noodig blijkt, gelijk te stellen met de stokers 2e kl., en, wil nen nog meer aan de werving tegemoet komen, dan zou ook en verkort dienstverband, bijv. van 3 jaren, onzes inziens voor remmers geen bezwaar zijn. In de koloniën toch, waar in- ındsch personeel in hun plaats treedt, heeft men aan hen geen ehoefte, zoodat bedoelde qualiteit in hoofdzaak haar plaats ıoet vinden op de schepen bestemd voor binnenlandschen dienst ı algemeenen dienst, waarbij met de dienstexpiratie gemakke- ik rekening valt te houden, terwijl zij met de aflossende en ıuisvarende schepen van het Indisch eskader kunnen heen- en rugvaren.

Van deze door ons als „tremmers" aangeduide schepelingen, e aanleg en lust voor het vak toonen, zullen echter zonder vijfel velen aan boord bekwaamd kunnen worden om na kor- n tijd in de qualiteit van stoker over te gaan en daarin het rtificaat van „olieman" te behalen.

In het kort onze denkbeelden in de besproken aangelegen- eid samenvattende, komen wij tot het navolgend schema:

1°. Afschaffing van de qualiteit van stoker 3e kl., zooals eeds heeft plaats gehad.

2°. Wederinstelling van de bij koninklijk besluit van 1 April 899 n°. 25 vervallen eischen voor stoker 2e en 1e klasse en et op dien voet openhouden van de werving voor die qualiteiten.

3°. Opleiding van jongelieden tot stoker 2e kl. met een erhalingscursus, als reeds bij kon. besluit van 21 Oct. 1898 °. 32 werd vastgesteld.

4°. Het scheppen van een nieuwe qualiteit, aangeduid door e benaming „tremmer", waaraan behalve de physieke, geen ndere eischen te stellen zijn dan lezen, schrijven en een wei- ig rekenen.

5°. Verhooging der soldij, om voldoenden toeloop te krijgen, ı welken zin bereids door het marinebestuur maatregelen zijn enomen.

Wij bespraken hier alleen de recruteering van niet gegradueerd stokerspersoneel, omdat juist daaraan de meeste behoefte bestaat en het verloop daarin het grootst is.

De in den jongsten tijd door het departement van marine in het leven geroepen opleiding voor sergeant-stoker en het instellen ook van den graad van stoker-majoor kunnen wij echter niet anders dan toejuichen, niet alleen omdat de dienstneming bij 's rijks stoomvaartdienst daardoor bevorderd moet worden, maar ook omdat daarmede het vooruitzicht geopend wordt weldra een aantal practische hulpmachinisten te verkrijgen, waarmede de leemte, ontstaan door het verloop aan machinisten, kan aangevuld worden.

Een deugdelijke opleiding van geschikte jongens van het opleidingsschip „Wassenaer" tot stoker 2e kl. zal tot genoemd resultaat krachtig medewerken, en wij stellen ons voor, dat uit dit personeel gaandeweg een degelijk kader onderofficieren zal kunnen gevormd worden, mits men er op de actieve schepen de hand aan houdt en een herhalingscursus niet achterwege blijft.

Het geven van een zoo groot mogelijke uitbreiding aan de opleiding voor stoker 2e kl. komt ons daarom voor van groot belang te zijn.

Blijkt het mogelijk uit de sergeant-stokers practisch bruikbare machinisten te vormen, dan kan men langs dezen weg wellicht komen tot een oplossing van het steeds hangende machinisten-vraagstuk.

Een deel der thans ondergeschikt dienende machinisten zou dan door machinist-stokers kunnen vervangen worden, wien men de mogelijkheid moet openen den hoogsten graad van onderofficier te bereiken. Inkrimping van het korps machinisten, wat de lagere graden betreft, zal het gevolg zijn, hetwelk, gepaard aan een uitbreiding van het getal officieren-machinist, een betere promotie en gezonder toestand zal in het leven roepen.

Slaan wij thans nog een blik op de wijze, waarop het buiten de machinekamer staande personeel van 's lands vloot wordt gerecruteerd, dan zien wij dat, het korps mariniers als met één voet aan wal staande buiten beschouwing gelaten, nagenoeg alle vrijwilligers door aanneming op jeugdigen leeftijd en verder langs den weg van opleiding verkregen worden.

Waar opleiding een zoo belangrijke plaats bij onze marine inneemt, mag men terecht verwachten, dat er zooveel mogelijk naar wordt gestreefd om de jeugdige schepelingen tijdens hun verblijf op de instructie-schepen berekend te maken voor de taak, die hen op het actieve oorlogsschip later wacht. Wat het theoretisch onderwijs betreft, kan het oordeel niet anders dan gunstig zijn. Er wordt, blijkens de resultaten, naar gestreefd de jongens een zekere mate van verstandelijke ontwikkeling te geven, die hen over het geheel tot bruikbare menschen vormt, en waaraan wij het dan ook voor een deel danken, dat het gehalte onzer schepelingen in latere jaren zoozeer is vooruitgegaan.

Wat echter de practische opleiding betreft, moeten wij het ɛtwijfelen, of men niet al te vasthoudend is gebleven en niet weinig rekening houdt met de eischen, die de hedendaagsche ɔrlogvoering ter zee aan de bemanningen der schepen stelt. laakte op de vroegere zeilvloten de behandeling van het zeiluig een voornaam deel uit van de taak der bemanning, terwijl le behandeling van het geschut minder individueele kennis en ɔordeel eischte; op het moderne oorlogsschip daarentegen is de voornaamste eisch aan den matroos gesteld, dat hij goed artillerist is, terwijl zijn aandeel in de besturing van het schip nagenoeg geheel is overgegaan op het personeel van den stoomvaartdienst.

Beantwoordt nu de practische opleiding van den scheepsjongen volkomen aan het beoogde doel? Wij meenen van niet, waar tot besluit en voltooiing van die opleiding een instructiereis plaats heeft met een zeilschip, om daarna den tot lichtmatroos bevorderden jongen af te leveren op de actieve vloot, ie hem echter geheel vreemd is gebleven, hoewel hij toch van ijn komst daar aan boord af beschouwd wordt een integreerend eel uit te maken van de strijdwaarde van zijn schip.

Zou het niet doelmatiger zijn de opleiding te doen beëingen door een instructie-reis op een schip van modern type, aar aan boord voor het manoeuvreeren met de zeilen een actische artillerie-cursus in de plaats treedt, en de jeugdige hepeling al dadelijk vertrouwd wordt gemaakt met den dienst en de eigenaardige inrichting van het tegenwoordig oorlogship?

Die weinig twijfelachtige vraag brengt echter van zelf een veede op de lippen, en wel deze: Zal er steeds een onzer oderne schepen voor een dusdanigen oefeningstocht beschikar kunnen zijn? Wij durven die laatste vraag niet onvooraardelijk met ja te beantwoorden, doch putten den moed haar stellen uit de omstandigheid, dat het in het voornemen van n minister van marine ligt jaarlijks een reservekruiser te bemmen voor een oefeningsreis met de adelborsten 2e kl., die t theoretisch eind-examen van het Koninklijk Instituut hebn afgelegd.

Dezen maatregel nu, waarvan de wenschelijkheid wel niet l worden betwist, zouden wij zoo mogelijk ook gaarne toegeıst zien op de opleidingen van mindere schepelingen, wier actische vorming op modern materieel van evenveel belang , en wel op die van jongens, stokers en leerlingen-machinist.

Zoeken wij op de aangegeven wijze de instructie-reizen met et zeilschip „Nautilus" te vervangen door tochten, die meer ractisch nut beloven op te leveren, wij beoogen daarom geensins de oefeningen in het tuig geheel te laten vervallen, daar ij een der beste middelen tot physieke en ook moreele ontwikkeling zijn. Wij achten het echter voldoende, wanneer die oefeningen beperkt blijven tot binnengaats, en zooveel mogelijk aangevuld worden door gymnastiek en sport, waaronder het

omgaan met roei- en zeilsloepen een voorname plaats behoort in te nemen.

Van de opleiding der scheepsjongens komen wij van zelf op die tot kwartiermeester, daar een nauw verband beide opleidingen samenhoudt, en de vraag dringt zich op, of althans niet voor een practische vorming van laatstgenoemden de instructiereizen met een zeilschip een onmisbaar vereischte blijven uitmaken. Wij aarzelen niet die vraag ontkennend te beantwoorden. Nu weldra het zeilvermogen geheel van de vloot verdwenen zal zijn, en de vraag naar bekwame commandeurs bij de stukken in tijd van gevecht zoozeer op den voorgrond treedt, achten wij het van meer belang van onze toekomstige scheepsonderofficieren hoogere waarborgen te eischen voor bekwaamheid op artilleristisch gebied, dan op dat der tuigage.

Met het oog op de opleiding, die elk matroos bij de marine ontvangen heeft, de voortgezette oefening, die hij op de actieve schepen verkrijgt en de waarborgen van bekwaamheid, die de tegenwoordige proeven voor bevordering tot matroos 2e en 1e klasse geven, benevens de gelegenheid, die hem wordt geboden zich op de artillerie- en torpedo-instructieschepen verder te bekwamen, komt bovendien een afzonderlijke opleiding voor den graad van kwartiermeester ons geheel overbodig voor. Moge zulks gewenscht en noodig zijn geweest in een tijd, toen het meerendeel der matrozen zonder eenige voorafgaande ontwikkeling in actieven dienst trad, onder de hedendaagsche omstandigheden zouden wij het daarheen geleid willen zien, dat de bevordering rechtstreeks geschiedde op voordracht der commandeerende officieren, doch dat zij de voorkeur genoten, die in het bezit zijn van het brevet van kanonnier 1e kl. In een dergelijken maatregel zou tevens een aansporing liggen om te trachten den cursus op het artillerie-instructieschip mede te maken.

Geraakt van lieverlede het getal kanonniers 1e kl. compleet, dan zal er wel geen bezwaar zijn het bezit van die hoedanigheid tot eisch te stellen om tot kwartiermeester bevorderd te kunnen worden, zoodat het artillerie-instructieschip dan als het ware de brug komt te vormen, waarover het korps mindere schepelingen tot den graad van korporaal kan geraken.

Wij willen het niet verhelen, dat wij ons bij een toestand als dezen voorstellen een marine, waarbij niet een groot deel van het personeel over vaartuigen van weinig of geen strijdwaarde versnipperd is, maar waarbij gelegenheid bestaat, zooals wij thans reeds met genoegen kunnen constateeren, om de bemanningen te oefenen op deugdelijk materieel, zooveel mogelijk in divisieverband, waardoor de ambitie wordt gaande gehouden en onderlinge vergelijking een prikkel schept tot hooger streven.

„Nieuwe Rotterd. Courant", Dinsdag 7 November 1899.

Siboga-expeditie. — Aan de verslagen in het „Bat. Nieuwsblad" ontleenen wij nog het volgende:

„Na in den voormiddag van den 27sten Juli den hoogsten

van het eiland beklommen te hebben voor geologisch onder-
k, verlieten wij tegen het vallen van den avond de reede en
omden tusschen de eilanden Salibaboe en Kaboeroean door
dwaarts. Tot het laatste eiland is de concessie-aanvraag-
ede reeds doorgedrongen.

„Van Salibaboe naar Ternate werd eenige malen gelood en
ord op diepten van 2300 tot 1100 meter. De harde zuiden-
id maakte ook hier de zee hoog en woelig, waardoor ons
pzee-werk belemmerd werd. Het ook hier vulkanische ter-
n maakte, dat de netten soms zeer zwaar beschadigd boven
amen, zoodat summa summarum ieder blij was, toen wij
erdags 's avonds negen uur van den 29sten Juli op de reede
i Ternate het anker lieten vallen".

Na Ternate werd het eiland Kajoa aangedaan, waarna men
ir de reede van Batjan stoomde.

„De reede van Batjan was in dit jaargetijde een onaange-
ne ligplaats; hooge deining veroorzaakte zwaar stampen en
igeren, terwijl een groot wrak in de onmiddellijke nabijheid
lugubren indruk maakte.

„Door het vergevorderde uur konden wij niet meer naar
l gaan en den volgenden morgen gingen we weer meer zuid-
arts, waar we op 1500 meter diepte met het vertikaal net
chten en eene groote hoeveelheid crustaceeën, kwallen en
ige kleine vischjes ophaalden, om daarna, tusschen de eilanden
oat en Besi door, naar de noordkust van Ombi Major te
omen, waar wij op de reede van Laiwoei, den zetel van de
-maatschappij, een rustige en veilige ligplaats vonden. Het
chtige maagdelijke hout, waarmede dit eiland bedekt is,
digt aan den oever der zee, zoodat men van daaruit de prach-
ste groepen van reusachtige boomen ziet.

„We stoomden vervolgens in de richting van Gebee, waar
den volgenden morgen ankerden, een gedeelte der expeditie
Fau afzetten voor zoölogisch, botanisch en geologisch onder-
k, en met het schip noordwaarts stoomden om te looden en
korren, en daardoor de noordelijke grens van het Halmaheira-
ken te onderzoeken. Veel leverde de kor niet op door het
euren van het net. Onbekendheid met stroomingen in deze
inig bezochte streken, in vereeniging met de onnauwkeurige
irten, maakte de navigatie in deze streken geducht moeielijk.
l zijn deze gewesten door ervaren onderzoekingsreizigers be-
ht en hebben mannen als Duperrey, Bougainville en For-
it ook op zeevaartkundig gebied belangrijke aanwijzingen ge-
ven, en vinden wij op de kaart in menige kaap, straat of
ind hun naam vereeuwigd, maar met hun zeilvaartuigen en
rekkige middelen zijn hun gegevens toch van zeer betrekke-
e waarde. We hadden hier dan ook op hydrographisch ge-
d een bijna onbeploegden akker en het gelukte ons menige
betering te kunnen aangeven, en wat op de kaart scheef of
t op zijn plaats lag, recht te leggen of te verplaatsen.

„Zoo werden heele eilanden-groepen opgenomen en verplaatst;

andere om een as gedraaid, banken mijlen ver verzet en eene kust, die op de kaart als een zacht vloeiende lijn geteekend was, op onmeedoogende wijze van diepe baaien en inhammen voorzien.

„Den 14^{den} Aug. liepen wij eenige mijlen de Stille Zuidzee in, om te korren en te looden en deden daar een paar mooie halen, waarbij wij prachtige gorgoïden en crustaceeën ophaalden. De zee verloochende haar naam niet en was als een meer. 's Avonds ankerden wij in de Rapisbaai (noordkust Waïgeoe), onze oorspronkelijk voorgenomen ankerplaats, en bleven daar 's nachts liggen.

„De volgende dagen kenmerkten zich door het afleggen van groote afstanden, waarbij wij — behalve eenige korren, die goede vangsten opleverden — voornamelijk ons bepaalden tot geologische onderzoekingen van de verschillende eilandengroepen, terwijl, steeds peilende, loodende en metende, zooveel mogelijk gegevens verzameld werden om de bestaande kaarten te verbeteren. Zoo bezochten wij de Jef Faugroep, Kofau en de Daifgroep, alle berg- en rotsachtige eilanden, slechts zeer dun of niet bevolkt, om daarna den 18^{den} Augustus op de westelijkste punt van Nieuw Guinea tusschen dat land en het eiland Salwatti voor de kampong Seget het anker te laten vallen en daar rustdag te houden.

„De geringe diepten hadden de laatste dagen onze korringen en dreggingen veel gemakkelijker en vruchtbaarder gemaakt, een goede compensatie voor het moeilijke en altijd vrij zorgelijke diepzee-werk.

„Meermalen werd tweemaal per dag gekord of gedregd en de resultaten waren meermalen schitterend, meestal zeer bevredigend".

De Indische bladen bevatten voorts nog de volgende berichten over de expeditie.

Hr. Ms. „Siboga", commandant luit. ter zee 1e kl. TYDEMAN, kwam Maandagavond 2 October, ter reede van Soerabaja aan. Professor WEBER, diens echtgenoote en Dr. VERSLUIS waren op het eiland Saleier bezuiden Celebes achtergebleven, terwijl de heeren NIERSTRASZ en Dr. SMIDT zijn medegekomen.

De „Siboga" zal dokken en eenige kleine herstellingen ondergaan.

De „Makass. Crt." bericht dat „Siboga", na te Soerabaja gedokt te hebben, in het laatst dezer maand weder naar Makassar zal terugkeeren om vervolgens, na professor WEBER met diens echtgenoote en Dr. VERSLUIS van Saleier te hebben afgehaald, de Kei- en Aroe-eilanden, de Tenimber-, Timor-, Laut- en Soenda-eilanden te bezoeken. In Maart 1900 zal de expeditie geëindigd zijn.

„Algem. Handelsblad" van 5 Nov. '99.

Engeland en Frankrijk. — *Een aanvalsplan.* — Engeland's besluit, om onmiddellijk na de Haagsche Conferentie een oorlog

nen, heeft het vrededenkbeeld weder een halve eeuw tgezet. Nu het vuur eenmaal brandt, is het niet gek te gelooven, dat het snel uit zal zijn. Reeds liepen hten van Europeesche aanvalsplannen, die eenigermate bevestigd door de buitengewone krijgstoerustingen der ıen, ook ter zee. Het is voor niemand een geheim, dat ıral in Frankrijk zich hartelijk verheugen zou, als de ıen klop kregen, ja, daartoe gaarne zou bijdragen.

t de Franschen vreezen en hopen, vindt men helder en uiteengezet in „La Leçon de Fashoda", door den ge-Franschen zeeofficier J. LEGRAND, dat onlangs is ver-. De schrijver acht de vernedering die Frankrijk bij onderging, zeer ernstig. In 't begin wekte zij ver-le gewaarwordingen. De Regeering sidderde, als een oner-lpenbeklimmer, die eensklaps voor een afgrond staat. ond verstand der Franschen zeide hun, dat moest wor-gegeven indien er anders geen keus was dan oorlog met sche Rijk. Men besloot dus tot ontruiming zonder schade-ing. Frankrijk was volstrekt niet bereid tot zulk een

h zag men den toestand wat al te donker in. Kalme ing van de mogelijkheid van een oorlog met Engeland n andere meening doen ontstaan. „Het werd duidelijk, geland twist met ons zocht; dat het ten minste het mogelijke voordeel uit den toestand wilde trekken . . . ıbare meening raakte aldus gewend aan het vooruitzicht zeeoorlog en zag in, dat de uitkomst misschien niet dlottig zou wezen als de Britsche jingoes wenschten". heer LEGRAND schrijft dit boek, om zijn landgenooten er met dat denkbeeld vertrouwd te maken; om hen te op de waarschijnlijkheid, op de noodzakelijkheid, op de ijdelijkheid van een oorlog met Engeland. Hij geeft aan, hulp van welk materiaal en van welk personeel de ıen voordeelen zouden kunnen behalen; op welk terrein, lke tactiek zulk een strijd behoort te worden gevoerd. vouwt een plan van aanval en verdediging en bewijst, geldelijk zeer wel uitvoerbaar is. Niet alleen voor Fran-s zijn werk bestemd: hij hoopt ook de Engelschen te ıden van een oorlog, door aan te toonen hoe sterk jk staat, wanneer het maar een behendig gebruik maakt zijn middelen. „De Engelschen zullen het zwaard niet , als zij voorzien, dat hen dit in ernstige moeilijkheden ıgen", schrijft de heer LEGRAND . . . „Indien zij begrij-t zij niet in staat zijn ons ernstige schade toe te bren-dat wij hun, integendeel, zeer veel kwaad kunnen doen, le noodige geldelijke offers hen tot groote kalmte stem-n lijkt de toekomst ons van dezen kant volstrekt niet "

ı Fransch admiraal heeft gezegd, dat op den dag, waarop

Engeland aan Frankrijk den oorlog zou verklaren, de beschaving twee eeuwen zou teruggaan. Doch die oorlog is bijna uitgebroken! Hoog noodig is het dus, dat Frankrijk zich beter voorbereidt. Engeland is niet tevreden, dat Fashoda ontruimd is, het wil ook, dat het verbond met den Czaar wordt opgezegd.

Frankrijk zou zich zulke opofferingen kunnen getroosten, indien het de verloren provinciën terug verlangde tegen elken prijs. „Maar laten wij 't bekennen," zegt de schrijver, „wij deinzen voor die verschrikkelijke worsteling terug; wij gelooven niet, het recht te hebben haar te beginnen; wij wachten, tot het toeval ons een oplossing brengt." De heer LEGRAND merkt op, dat, toen het volk juichte over de vriendschap van Rusland, er geen stem „Naar de grens!" geroepen heeft. „Wij, die behooren tot een geslacht, dat de ellenden van den oorlog niet heeft doorgemaakt en dus geen onverzettelijken wrok koestert jegens den overwinnaar ter zake van Elzas-Lotharingen, wij houden slechts één plicht voor oogen: de ingelijfden, die bij hunne verandering van vaderland, uit een economisch oogpunt stellig gewonnen hebben, niet aan hun lot over te laten."

Een oorlog tegen twee vijanden is trouwens onmogelijk en zoo moet Frankrijk, zelfs al wilde het niet, voorshands afzien van de revanche voor 1870.

Een zee-oorlog heeft ontzaglijk veel voor boven een strijd te land, zegt nu de Fransche marine-officier.

„Waar men niet zonder angst kan denken aan een gemobiliseerd volk; aan de wanorde in het gezin; den stilstand van het maatschappelijk leven; aan steden en dorpen, geteisterd door de legerplaag; aan stelselmatige beschietingen, weken lang, waarbij de vreedzame inwoners even min ontzien worden als de strijdenden; aan verwoeste akkers en duizenden zieken, die, prozaïsch, sterven op de matras van het hospitaal — dan schijnt de oorlog ter zee menschlievend en edel, bij het bliksemen van het kanon op de blauwe golven, terwijl de driekleur vroolijk klappert aan de masten. Het brandt er, springt, zinkt, maar alleen zij worden opgeofferd, die geroepen zijn 's lands eer te verdedigen; wien in vredestijd allerlei voorrechten zijn geschonken . . . .

„Onze schepen binden den strijd aan. Twaalf duizend man op zijn hoogst, zullen vechten voor het land. De zee wascht het bloed en bedelft de verdwaalde kogels, die anders argelooze hutten in brand steken, of in een voor liggen en nog vele maanden later onschuldigen verminken, ondanks de tractaten . . . .

„De oorlog te land is verschrikkelijk, de oorlog ter zee is een waar steekspel; de gepantserde ridders pochen dat zij den strijd beslissen, maar dappere boogschutters, die

geen pantser neerdrukt, kunnen er een even beslissend als verrassend deel aan nemen.

„De zee is wellicht de laatste kampplaats, waar stoutmoedigheid den zwakke kan doen zegevieren over den sterke; het is een voortreffelijk terrein om er onze oude Fransche eigenschappen te toonen; mochten wij die er opnieuw ontplooien!"

Hier heeft men de reden, waarom de heer LEGRAND nog iet wanhoopt aan een gelukkigen tegenstand . . . . aan een 'erwinning der Franschen. Dit werkt hij dan verder uit.

Dat men Engeland zou kunnen bedwingen met wat torpebooten en snelle kruisers, zooals de nieuwere school gelooft, ht hij onmogelijk. Hij ontkent ook, dat schepen als de Enlsche battleships voldoende zouden zijn voor de kustrdediging. Men kan alleen vertrouwen op de verdedigings-rken te land en op een geheel ander soort van scheepstype: ustwachters", kleiner en half zoo kostbaar als een pantsernip. Men moet vooral kleine schepen meer doeltreffend man, de vlieg emancipeeren, zooals de admiraal JURIEN DE LA :AVIÈRE het noemt. De vlieg zal den leeuw niet opzoeken om t hem te vechten, maar wee den leeuw, die den klauw at in een wespennest! „De waarde onzer bewegelijke verligingsmiddelen ligt tegenwoordig vooral in hun vermogen blokkeerende eskaders af te leiden en af te matten . . . . vermogen moet verder ontwikkeld worden", schrijft de heer GRAND, die de zedelijke waarde dier verdedigingsmiddelen schatbaar noemt.

Torpedobooten kunnen goede diensten bewijzen, toch mon de groote handelshavens niet op hunne bescherming reken. Ze zijn blind onder water; schieten nooit meer dan één rpedo; kunnen op meer dan 400 meter niet veel meer uithten, terwijl licht geschut hen reeds op 1200 meter raakt. kunnen derhalve niet aanvallen bij dag.

Maar kanonneerbooten zijn betere hulpmiddelen. De schrijr wil hunne voordeelen vereenigen met die van de torpedoot. Als men deze laatste voorziet van een wapen, met verre aagkracht, dat zooveel schade kan berokkenen aan groote hepen, dat zij den strijd moeten opgeven, dan staat de partij lijk.

Het schot van een kanon uit een klein vaartuig zal meer zeker zijn dan dat van een groot, maar het heeft een zooel grooter schietvlak. De schrijver wenscht daarom het aanl kleine kanonneerbooten vermeerderd te zien, daar zij in aantal bbel vergoeden wat zij in kracht missen. Ten eerste, omdat den vijand noodzaken, zijne aandacht te verdeelen, ten eede, omdat zij veel minder trefkans bieden aan den tegenander.

Zulk een type heeft in de Fransche vloot bestaan, maar

dit „drijvend geschut" was al te grof en eischte te veel bediening.

Op een klein schip behoort het geschut zonder werktuigen bediend te kunnen worden en er is dus een grens aan de zwaarte van het projectiel. Ook mag men, indien er voor 1200 kilogram berging is, meer nut verwachten van 100 projectielen van 12 kilogram dan van 12 à 100 KG. Een regen van kleine bommen zal meer uitwerken dan enkele zeer zware projectielen.

De taktiek der kleine kanonneerbooten, zooals de heer LEGRAND die verlangt, zal bestaan in het gezamenlijk aanvallen van een enkel vijandelijk schip. Het kleine zal aan 't groote het hoofd bieden, bij dag zoowel als bij nacht en zoo kan men den vijand uit de havens verdrijven.

Voor de verdediging is daarom een talrijke flotille onvermijdelijk.

Maar hoe kan Frankrijk aanvallend te werk gaan! Door een voorbeeld te nemen aan zijn grooten bondgenoot.

BISMARCK heeft het tweegevecht tusschen den olifant en de walvisch niet meer mogen zien. De olifant heeft alle belang te wachten, want jaarlijks neemt zijn aanvallende kracht toe; de ander moet echter haast maken.

De Russische staatkunde is van front veranderd. Het einddoel harer eerzucht is niet langer de Aya Sophia, maar het paleis te Peking. Op het oogenblik dat de Z.-Siberische spoorweg bereden wordt, zal het gedaan zijn met den Engelschen invloed in China. De Britsche handel zal niet worden uitgesloten, want Rusland kan er onmogelijk buiten. Doch den Engelschen zal hun aandeel — thans een winstgevend monopolie — afgepast worden toegereikt.

Engeland versterkt zijne vloot telkens en telkens weer op grond van . . . . „the undoubted efficiency of the French fleet". Zoo wordt Frankrijk meegesleept waar het niet kan staan. Het hoopt misschien het een of ander vreeselijk vernielingswerktuig uit te vinden of een zeer bijzondere taktiek te bedenken en daarmede besliste voordeelen op Engeland te behalen, maar dat zijn ijdele begoochelingen. De taak van den Franschman ligt in een andere richting en Rusland wees die aan bij zijn voorwaarts schrijden in Azië. De Trans-Caucasische en de Trans-Siberische spoorweg „leiden naar het hart van Engeland".

„Gelooft gij, dat Rusland rekent op zijn vloot, om Engeland te bedwingen?" vraagt de schrijver. De Russische staatslieden zijn wel wijzer.

„Versterkt Algiers en Senegal . . . . trekt partij van de moeilijkheden, die Engeland ontmoet in zijn reusachtig koloniaal rijk", zoo redeneert de heer LEGRAND. „De Engelschen zitten wel veilig op hun eiland, maar zij zijn elders te treffen.... In Indië werken 200 millioen menschen onder toezicht van een honderdduizend Angelsaksers. De laatste opstand was verschrikkelijk. Er zijn hervormingen ingevoerd, maar de ontevredenheid is niet weggenomen. Ongeveer overal in het Britsche Rijk

vertoonden zich ontbindingsverschijnselen. Bij den eersten bijlslag valt alles ineen (?) Het gezag der Engelsche macht geeft alleen samenhang aan dit veelsoortig geheel, een macht, wier meest treffend kenmerk die ontelbare vloot is, waarop de manschappen zullen te kort schieten en de munitie zal ontbreken voor het geschut.

„Het is hinderlijk voor Frankrijk thans niet in staat te zijn met een transportvloot gele of zwarte soldaten te vervoeren om de Boeren of de Hindoes te helpen."

Daarom verlangt de schrijver, dat Frankrijk zich voldoende zal versterken om invallen te doen in de Britsche koloniën, die aan de zijne grenzen. Dit kan geschieden door regelmatig geleide bewegingen, zoowel als door vrijbuiters-expeditiën. Frankrijk zal niet in Canada of Ierland een opstand wekken, aangezien het dien niet voldoende zou kunnen steunen. Maar mocht òf Canada òf Ierland opstaan, dan behoort het met alle mogelijke middelen te helpen, evengoed als het de Vereenigde Staten bijstond in den afscheidingsoorlog.

Daarom behoeft echter nog geenszins de open zee zonder strijd vrijgelaten te worden aan den tegenstander.

Het grootste bezwaar van een oorlog te land: de voeding der manschappen, is op zee opgelost. Het oorlogsschip heeft voor drie maanden levensmiddelen aan boord. Maar wel baart de voeding van dat groote monster: de machine, zorg. Daarom is het vestigen van kolenstations een dringende eisch.

Dan doet zich de vraag voor, van welk type de schepen moeten zijn. Dat is het sphinxraadsel van den hedendaagschen marinebouw. De schrijver wijdt een afzonderlijk hoofdstuk aan het bespreken van het voor en tegen van kruisers en pantserschepen en bepleit daarbij nog eens het gebruik van een kleiner type, niet omdat hij aan groote pantserschepen zulk een hekel heeft, maar omdat het hem vrij nutteloos voorkomt, „28 à 30 millioen te besteden aan een bodem van betwistbare doelmatigheid en die in vele gevallen onbruikbaar is."

Het schip, dat Frankrijk noodig heeft, zal in type naderen aan den pantserdekkruiser; zal een waterverplaatsing moeten hebben van ongeveer 10,000 ton, een proefsnelheid van 21 knoopen. De vorm zal in 't algemeen die zijn van de mailboot, enz. Geen torpedo's.

Een belangwekkend hoofdstuk handelt over de verkenning van den vijand. Deze is zeer moeilijk. De vijand wordt overal te gelijk gezien en de nieuwsbladen verschaffen dienaangaande de meest tegenstrijdige berichten. Spionnen uitzenden kost tijd en schepen, en als zij terugkeeren is de vijand misschien reeds lang weder van plaats veranderd. Het blijft meestal bij gissingen. In den Amerikaansch-Spaanschen oorlog was er maar één Spaansche divisie van vier schepen, die zee kon kiezen. En wat al gissingen zijn dienaangaande niet gemaakt! Zoo eenvoudig als de zaak scheen en onder buitengewoon gunstige omstandig-

heden zijn de strategische bewegingen met de grootste onzekerheid gepaard gegaan. De slotsom is, dat men zeer gemakkelijk zijn bewegingen voor den vijand geheim houdt.

De heer LEGRAND heeft het ook over het personeel — manschappen en officieren. De eerste zorg van den commandant is, geheel te kunnen rekenen op de machines. En dit komt neer op het volkomen kunnen rekenen op de machinisten. Hieraan moet zeer veel aandacht worden gewijd. Het is een hard beroep, dat alleen een krachtig gestel, alleen mannen „die aan lichamelijk lijden gewend zijn", verdragen kunnen. Aan de opleiding moet zorg besteed worden en dan vooral aan de hygiëne en tucht aan boord. Behoorlijke kleeding en reinheid versterken het gevoel van eigenwaarde. Tucht moet er wezen, omdat elke weifeling, elk dralen, onherstelbare ongelukken kan veroorzaken. Die tucht is van anderen aard dan in het leger; gemakkelijker omdat officieren en manschappen een nauweren omgang hebben en meer eenzelfde leven leiden. Wat de officieren betreft, veroordeelt de schrijver het gebruik der Japanners om van boord alles te weren, wat geen technisch nut heeft. Literatuur moet den geest lenig houden, en goed humeur bevorderen.

Eindelijk betoogt de schrijver, dat de hervormingen, die hij voorstelt, en die te veel in de technische bijzonderheden gaan, om hier te worden medegedeeld, gemakkelijk kunnen worden uitgevoerd, omdat alsdan de vloot slechts 52,000,000 frcs. zou kosten, tegen ruim 65,000,000 frcs. tegenwoordig.

Ten slotte gaat hij na welke taktiek tegenover de Engelschen moet worden gevoerd en verdedigt de stelling, dat, in de zeeslagen der toekomst, de overwinning zal behooren aan den stoutmoedigsten en scherpzinnigsten aanvaller, niet juist aan den meest volhardende of sterkste.

Stilzitten tegenover de voortdurende bedreigingen van Engeland acht de heer LEGRAND onmogelijk. *Struggle for life* is Koning. Wee den wijsgeer, die zich in zijn tent terugtrekt, wanneer hij den naijver zijner buren heeft opgewekt. Hij zal tot zijn nadeel ervaren, wat het kost, zich niet in het boksen te hebben geoefend!

Frankrijk kan zich niet onttrekken aan het steunen van Spanje en Italië, om te verhoeden, dat zij zich Engeland in de armen werpen. De Latijnsche volken moeten zich gezamenlijk te weer stellen tegen de macht die de wereld wil veroveren.

FOOTBALL-HOCKEY CLUB.

Den 30en October is op initiatief van den heer M. K. MEDENBACH door de Officieren van Zee- en Landmacht te den Helder besloten tot het oprichten van een „Football-Hockey Club".

Twee en veertig leden traden onmiddellijk toe.

Het bestuur is samengesteld als volgt:

Officier v. Gez. 1e kl. Dr. C. J. DE BRUIJN KOPS JR., President.
Luitenant t./z. 2e kl. M. K. MEDENBACH, Vice-President.
Officier v. Adm. 1e kl. A. W. VAN DEN WORM, Secr.-Penningm.
2e Luitenant der Artillerie Jhr. D. MOLLERUS, } Commissarissen
„ „ „ F. H. DOLLEMAN, } van het materieel.

KORTE MEDEDEELINGEN.

NEDERLAND.

Den 3den October werd Hr. Ms. „**Nautilus**" in dienst gesteld en het bevel opgedragen aan den kapt.-luit. ter zee W. ALLIROL.

Den 1sten November werd Hr. Ms. „**Evertsen**" uit dienst gesteld en de kapt. t. z. J. C. JEEKEL eervol van het bevel ontheven.

Op 1 November werd Hr. Ms. „**Argus**" uit dienst gesteld en de luit. ter zee 1e kl. W. C. J. SMIT eervol van het bevel ontheven.

Hr. Ms. „**Tromp**", onder bevel van den kapt.-luit. ter zee J. H. M. JANSEN, vertrok den 30sten September van Nieuwediep naar Vlissingen, aanvaardde van daar op den 7den October de reis naar Oost-Indië, kwam den 22sten November te Rio de Janeiro aan, en vervolgde op den 28sten de reis.

Hr. Ms. „**Friesland**", onder bevel van den kapt. ter zee W. RÖMER, vertrok den 24sten October van Batavia met bestemming naar Lourenço Marques, kwam den 7den November te Port-Victoria op Mahé (Seychellen) aan, vervolgde de reis op den 17den en kwam den 21sten Nov. te Mozambique aan en vertrok den 24sten weder van daar.

Hr. Ms. „**Nautilus**" onder bevel van den kapt.-luit. ter zee W. ALLIROL, vertrok op 16 Oct. uit Vlissingen naar zee, passeerde den 5den November Amoga Punt (Teneriffe), kwam den 16den te Ponta Delgada (Azor. eil.) aan en vertrok weder op den 21sten.

Hr. Ms. „**Koningin Wilhelmina der Nederlanden**", onder bevel van den kapt. ter zee J. E. Sickens, vertrok op den 16den November van Nieuwediep naar Vlissingen, aanvaardde vandaar den 19den de reis naar Oost-Indië, passeerde op den 23sten Sagres, en kwam den 27sten te Algiers aan.

Hr. Ms. „**Zeeland**" onder bevel van den kapt. ter zee A. G. Ellis, vertrok op 21 November van Nieuwediep tot het doen van een proeftocht van 3 weken, waarbij zij van den 28sten November tot 4 December Kopenhagen aan zal doen.

Op Vrijdag 3 November had op 's Rijks werf te Willemsoord de plechtige uitreiking plaats van het Ridderkruis der Militaire Willemsorde, bij Kon. Besl. toegekend aan den Kapt. ter zee W. J. P. van Waning.

De in de stelling aanwezige officieren van zee- en landmacht en der schutterij hadden zich hiertoe tegen 2u op het terrein vereenigd, ook verscheidene Ridders der M. W. O. hadden gevolg gegeven aan de uitnoodiging tot het bijwonen der plechtigheid, terwijl vele dames door hunne aanwezigheid het terrein nog meer sierden.

Op het terrein waren onder bevel van den Kapt.-Luit. ter zee A. L. van der Moolen, gewapend opgesteld de adelborsten van het Kon. Inst. v. d. Marine, een compagnie der 2e afdeeling mariniers en 2 compagnieën schepelingen der verschillende schepen.

Nadat Zijne Ex. de Vice-Admiraal de troepen had geïnspecteerd, werd een open carré geformeerd en de ban geopend.

De Adjudant van den Directeur en Commandant las daarop het Kon. Besl. voor, waarbij de Kapt. ter zee W. J. P. van Waning, destijds commandant der scheepsmacht in de wateren van Atjeh, werd benoemd tot Ridder 4e kl. der Militaire Willemsorde, ter zake van zijn verdienstelijk optreden tijdens de Pedir-expeditie.

De Vice-Admiraal wenschte den nieuwen ridder met hartelijke woorden geluk met de onderscheiding hem ten deel gevallen en hechtte daarna onder het spelen van het Wilhelmus door de stafmuziek, het kruis op de borst van den Kapt. ter zee van Waning. ZijnHoogEdelgestr. legde vervolgens den ridder eed in de handen van Zijne Excellentie af.

De Vice-Admiraal sprak daarna officieren, adelborsten, onderofficieren en minderen toe, hierbij wijzende op het voorbeeld hun voor oogen, dat bijzondere daden door H. M. de Koningin worden opgemerkt en beloond en het allen tot een spoorslag zoude dienen te trachten zich op zulk een wijze voor onze geëerbiedigde Koningin te onderscheiden.

Na het sluiten van den ban ontving de nieuwe ridder de accolade der aanwezige ridders.

Hierna defileerden de troepen op de gewone wijze voor den nieuw benoemden ridder.

DENEMARKEN.

Het pantserschip **„Herluf Trolle"** is den 2^{en} September te penhagen te water gelaten. Het wordt beschermd door een rticaal pantser, dwarsscheepsche waterdichte schotten en een antserd dek. Waterverplaatsing 3470 ton. Twee triple-expansiechines moeten 4200 I.P.K. ontwikkelen, voldoende voor een 5-mijlsvaart bij geforceerden trek. Bewapening bestaat uit: kns. van 24 cM. en XVI snelvurende kanonnen van verillend kaliber. Een iets krachtiger schip van hetzelfde type nu op stapel gezet worden.

(le Yacht).

DUITSCHLAND.

De nieuwe bij SCHICHAU bestelde **divisie torpedobooten** zal bestaan 3 torpedojagers, elk bemand met 2 officieren, 4 dek-officie- en 43 onderofficieren en minderen. Een kolenberging voor ton zal aanwezig zijn. De boegbuis vervalt, evenals de rste commandotoren, daar deze de vaart bij hooge zee vernderen. In plaats hiervan wordt een golfbreker aangebracht. naf 1900 zal de toename der torpedovloot jaarlijks een isie „hochsee"-torpedobooten bedragen.

(Mitth.).

Het pantserschip **„Wurtemberg"** van 7400 ton is gemodernird evenals de 3 zusterschepen; de ketels zijn vervangen or waterpijpketels systeem DÜRR; de 4 schoorsteenen zijn rvangen door één in het midden; de bewapening is verrderd met II 8.8 cM. kanonnen. Het hout is overal door ijzer staal vervangen. De kosten bedragen ± 1,625,000 gulden.

De derde kanonneerboot, **„Tiger"** genaamd, gebouwd te Dan-, is den 13^{en} Augustus te water gelaten. Voornaamste aftingen: lengte over alles 65.2 M., breedte 9.1 M., gemiddelde pgang 3.26 M.; waterverplaatsing 894 ton. Twee drie-cylinderchines en waterpijpketels zullen 1300 I.P.K. ontwikkelen en geforceerden trek 13½-mijlsvaart moeten verzekeren; norle kolenvoorraad 120 ton, voldoende voor een rayon d'action n 3000 mijl bij 500 I.P.K. en 10-mijlsvaart. De voorraad kan ter tot 160 ton worden opgevoerd. Bewapening bestaat uit: II kns. van 8.8 cM. snelvuur, VI van 3.7 cM. snelvuur en mitrailleuses.

(le Yacht).

Door het invoeren der snelvuurbatterijen zal de equipage de schepen vermeerderd worden en wel gebracht worden op e „Brandenburg" op 575 man, type „Sachse" op 440 man type „Siegfried" op 285 man.

(Le Yacht).

De groote kruiser **„Victoria Louise"** heeft zijn proeftochten eindigd op één na, en zal daarna te Wilhelmshaven in repa-

ratie worden opgenomen. Bij den eersten proeftocht heeft het schip in de „Jade" gestooten, waarbij een beschadiging aan den achtersteven werd bekomen. Het lasschen van de beschadigde plaats zal echter op den duur geen voldoende zekerheid aanbieden, waarom, vóór vertrek naar zee, een nieuwe achtersteven wordt aangebracht.

De vier groote slagschepen, die op de werven „Vulcan" te Stettin, „Germania", Tagel, „Schichau", Elbing, en op de keizerlijke werf te Wilhelmshaven gebouwd worden, krijgen evenals de laatstbestelde kruisers en linieschepen, ketels van het zoogenaamde gemengde type, n.l. $^{1}/_{2}$ à $^{3}/_{4}$ als de cylindrische vlampijpketel en $^{1}/_{2}$ à $^{1}/_{4}$ als de waterpijpketel type „Thornycroft". De pijpen werden geleverd door Schulz—Knaudt te Essen.

(*Mitth.*).

Op 12 September l.l. heeft aan boord van de aviso „**Wacht**" een ketelontploffing plaats gehad, waarbij 4 menschen gedood en 4 gewond werden. (*Le Yacht*).

ENGELAND.

Het slagschip „**London**" van 15000 ton, 18000 P.K. en 19 mijl, is den 21sten September te water gelaten. (*Le Yacht*).

De torpedobootjager „**Viper**" is te water gelaten. Dit schip is voorzien van Parson-turbines, waarmede minstens 31 mijl moet gemaakt worden.

Door den heer Parson is een project vervaardigd van een schip van 3000 ton, 137 M. lang, 12.8 M. breed en 4.25 M. diepgang, waarvan de machines 120.000 I.P.K. moeten ontwikkelen. Hiermede zal gedurende 8 uur een vaart van 45 mijl behaald moeten worden. De maximumvaart zou 48 mijl zijn en de meest economische vaart 16 mijl. (*Le Yacht*).

De **nieuwe 30.5 draadkanonnen** gaven een grootere aanvankelijke snelheid dan verwacht werd en wel 796 M. Met de nieuwe affutage kunnen deze kanonnen in alle standen geladen worden en een schot per minuut geven. (*Mitth. a.d. Geb. d. Seew.*).

Op 1 September is te Whale Island een Vickers-pantserplaat van 2 25 M., van geharveyiseerd speciaal nikkelstaal, bestemd voor den Japanschen kruiser „Shihishima", beproefd. Uit een kanon van 23.4 cM. zijn eerst twee schoten gedaan met een projectiel van 172 K.G. en een V_0 van 518 M., waarbij beide keeren het projectiel 75 mM. indrong zonder de plaat te scheuren, daarop werd met een V_0 van 548 M. geschoten, waarbij een indringing van 95 mM. verkregen werd ook zonder scheuren.

(*Le Yacht*).

In een lezing over de **ontwikkeling der artillerie** in de laatste helft van deze eeuw, gehouden door Mr. Noble, maakte de

spreker bij het onderwerp brisante springladingen gekomen, de volgende conclusies:

1°. Bij den aanval op onbeschermde doelen zal de brisante granaat een bijzonder sterk middel zijn. De groote hoeveelheid explosiefstof en de mogelijkheid deze dadelijk te doen springen, zal het mogelijk maken overal groote uitwerking der treffers te hebben, hetzij dat deze bij de waterlijn zijn, waardoor een groot gat in het boord geslagen zal worden, hetzij dat deze ergens in het schip zullen wezen, waardoor het effect der explosie ontzettend zal zijn en in de omgeving van den treffer alles verwoest zal worden.

2°. Bij brisante granaten wordt de granaat in zeer kleine stukken versplinterd, waardoor zelfs zeer dunne staalplaten voldoende bescherming tegen de scherven geven, waardoor langscheepsche pantserschotten in de batterij van zulk groot nut kunnen zijn.

3°. Met het oog op de groote gaten, die brisante granaten in ongepantserde deelen maken, acht ik het van groot belang, dat wanneer het mogelijk is, de waterlijn van voor tot achter wordt gepantserd, evenzoo ter hoogte der kuilbatterijen. Op het opperdek opgesteld is het noodzakelijk, dat de stukken goede schilden hebben.

4°. Tegen pantsers zullen granaten gevuld met zwart buskruit meer uitwerking hebben dan die gevuld met brisante middelen, daar de eerste soort dikwijls eerst het pantser zal doorboren en dan springen; terwijl het zeer twijfelachtig is of dit mogelijk is met brisante granaten.

5°. Tegen het gebruik van vele der brisante springmiddelen als springlading, bestaat het gevaar dat zij springen door een treffend projectiel of groot springstuk. Nat schietkatoen levert dit gevaar niet op en is daarom ook bij sommige landen aangenomen als vulling voor brisante granaten der Marine.

Bij het einde van de lezing wenschte Mr. Noble nog het beleid te verdedigen van Elswick, daar dit wel eens aangevallen was op het punt der bewapening in de breede zijde, n.l. in de breede zijde zooveel kanonnen te plaatsen als maar mogelijk is. De lezer gaf hierbij de opinie van een geacht admiraal, en wel dat bij een gevecht tusschen twee kruisers op dezelfde wijze en even bekwaam gecommandeerd, de overwinning zou zijn aan het schip, dat het eerste voor de 2de maal hare breede zijde kon afvuren, en dat deze overwinning te zekerder zou zijn naarmate deze breede-zijde-batterij krachtiger was. Men moet tevens bedenken, dat het met onze moderne wapens mogelijk moet zijn, dat er één of twee stukken buiten gevecht gesteld kunnen worden, zonder dat hierdoor aan de eene zijde de batterij tot zwijgen is gebracht. De lezer vond daarom een zoo groot mogelijk aantal stukken te verkiezen, al werd zelfs hierdoor het aantal schoten per stuk verminderd.

Het pantserschip **„Canopus"** van 12900 ton, heeft zijn proeftochten geëindigd. Gedurende 8 uur met geforceerden trek stoomende, werd 13763 I.P.K. ontwikkeld, waarbij 18.5 mijl werd geloopen. (Verwachte vaart was 18.25 mijl). Kolenverbruik 0.77 KG. per uur per I.P.K. (*Le Yacht*).

De kruiser **„Pionier"**, 2215 ton, heeft de navolgende proeftochten volbracht:

30 uur		3665 I.P.K.	16.3 mijl	1 KG. p. uur p. I.P.K.
8 „	(nat. trek)	5263 „	17.7 „	
4 „	(gef. trek)	7192 „	20 „	

(*Le Yacht*).

Kruiser 1ste kl. **„Powerful"** deed in China, na 3 dagen gestoomd te hebben, een vollekrachtsproef. Ofschoon de ketels niet geheel schoon waren, werd gedurende 4 uur 24000 à 25000 I.P.K. ontwikkeld, waarna nog 12 uur met 20 mijlsvaart gestoomd werd. Te Honkong werd in 25 werkuren 3000 ton kolen ingenomen.

Het pantserschip **„Goliath"**, van 13000 ton, heeft bij den 30-uursproeftocht, met $^4/_5$ van het vermogen, 10413 I.P.K. ontwikkeld en 17.3 mijl gemaakt. Het zusterschip „Ocean" heeft na de reparatie haar proeftochten vervolgd en onder dezelfde omstandigheden 10313 I.P.K. en 15.5 mijl gemaakt; wegens de geheel onvoldoende snelheid is het schip weer in 't dok teruggekeerd. (*Le Yacht*).

De kruiser 3de kl. **„Bellona"** (1830 ton), heeft, na herstelling en het bekomen van Thornycroft-ketels, met natuurlijken trek 18.8 mijl geloopen.

De Engelsche Admiraliteit heeft beslist, dat uitsluitend onbrandbaar hout zal worden gebezigd bij den bouw van oorlogsschepen. De eerste schepen, waarbij dit zal worden toegepast, zijn de „Implacable" en de „Bullwark", voornamelijk voor beschotten, kooien en deuren, terwijl in den vervolge ook vele voorwerpen, thans van staal vervaardigd, daarvan gemaakt zullen worden.

Het **telegrafeeren zonder draad** heeft gedurende de manoeuvres a/b van den kruiser „Juno" zoo goed voldaan, dat een Marconi-toestel op de „Defiance" zal opgesteld worden tot verdere beproeving.

Het slagschip **„Sans Pareil"** kwam in het Eng. Kanaal in aanvaring met den ijzeren 3-mastschoener „East-Lothian", die in 7 minuten zonk. De bemanning van den schoener werd op één man na gered. De „East-Lothian" werd gesleept met zeer lange sleeptros en toonde een wit licht achter den grooten mast, hetgeen tegen de voorschriften is. Door den krijgsraad werd de wachthebbende officier op de „Sans Pareil" met een strenge berisping en overplaatsing gestraft.

De navolgende nieuwe voorschriften zijn door de Engelsche dmiraliteit vastgesteld omtrent den a/b der verschillende soorten an schepen door te brengen diensttijd, ten einde voor bevordeng in aanmerking te komen:

ot Vlagofficier: 6 jaar dienst op een oorlogsschip in tijd van vrede, 4 jaar in tijd van oorlog of 5 jaar in vrede- en in oorlogstijd. Captains, die aan de beurt zijn voor bevordering en den vereischten zeediensttijd niet hebben, worden gepensionneerd of op n. a. gezet.

Captain: . . 2 jaar geëmbarkeerd als „commander", waarvan 1 op een zeevarend oorlogsschip.

Commander: 4 jaar dienst als „lieutenant", waarvan 3 op een zeevarend oorlogsschip. Lieutenants, die door bijbijzondere verdienste voor den vijand tot Commander bevorderd worden, moeten 2 jaar dienst hebben als zoodanig, waarvan 1 op een zeevarend schip.

(*Mitth.*).

Een, om zijne gevolgen ernstig ongeluk gebeurde te ortsmouth aan boord van den torpedojager **„Bullfinch"**. Dit artuig deed een proeftocht met vol vermogen voor rekening n den bouwmeester, toen een drijfstang brak en tegelijk de dem van den H.D.-cyl. scheurde, waardoor de stoom in de .K. ontsnapte en 7 menschen gedood en 11 gewond werden.

(*Le Yacht*).

De torpedojager **„Fairy"**, gebouwd bij FAIRFIELD & C°., en estemd om de vlootmanoeuvres mede te maken, kreeg een stelaverij, doordat gedurende den proeftocht in een ketel drie ijpen lek werden. (*Mitth.*).

Het **Kanaal-Eskader** heeft bevel ontvangen, dat de schepen, lkenmale na het kolenladen, de kolenruimen gedurende de erste zes dagen gedurende drie uren voor ventilatie zullen penleggen. Later kan met ventilatie tweemaal per week worden olstaan. (*Mitth.*).

De torpedobootjager **„Lee"**, die bij Messrs. DOXFORD gebouwd vordt, kreeg in Juli, in de nabijheid van Sunderland, zware verij aan de machines. Hij verliet de werf om een proeftocht e doen. Ongeveer op de hoogte van Seaham werden zware tooten in de M.K. gehoord, terwijl tegelijk daarmee een groote nassa stoom daaruit ontsnapte. De boot kreeg een schok alsof ij werd aangevaren. Het bleek, dat de excentriekstang, die net de zuigerstang door een bout van 57 mM. verbonden is, n twee helften was gebroken, die, terwijl de machine doorraaide, met zware slagen op deksel en condensor stootten.

(*Mitth.*).

Bij de beproeving van den 30-mijls torpedobootjager **„Sunderland"**, van 300 ton, gebouwd bij DOXFORD, op 12 Juli ll. barstte een

stoompijp en kregen acht menschen brandwonden, waarvan sommigen ernstige. (*Le Yacht*).

FRANKRIJK.

Twee groot model torpedobooten, „**Corsaire**" en „**Veloce**", zijn aangewezen voor de opleiding tot stoker op torpedobooten.

Het pantserschip 2de klasse „**Henri IV**", in aanbouw te Cherbourg, volgens de plannen van den heer BERTIN, is een schip van 9000 ton, 108 M. lang, 22.2 M. breed, met een maximum diepgang van 7 M. Het is het eerste van een nieuw type en wanneer het als zeeschip beantwoordt aan de verwachtingen van zijn vervaardiger, zal dit schip als uitgangspunt dienen voor een geheele serie van pantserschepen van allerlei klassen.

Van achteren en op zijde overeenkomend met een monitor, is het schip van voren hoog opgebouwd, waardoor een belangrijk kleiner doel aan een vijand aangeboden wordt. Een pansergordel van 280—180 mM. dikte beschermt het schip rondom, terwijl een pantsering van 45—84 mM. den bovenbouw en het reduit beschermt. Twee pantserdekken, één van 60 mM., aansluitende aan den pantsergordel, en één van 50 mM. onder de pantsering, beschermen de ketels en machines.

Het offensiefvermogen van het schip bestaat uit twee torens, elk voor één kanon van 274 mM., beschermd door een pantsering van 214—300 mM. staaldikte, draaibaar door electriciteit.

Eén toren is opgesteld achteruit, de andere vooruit.

Eén derde draaibare toren voor een kanon van 138.6 mM. is geplaatst zoodanig voor den achtertoren, dat de vuurlijn hier boven ligt. Verder bestaat de bewapening uit 4 snelvuurkanonnen van 138.6 mM. in de hoeken van het gepantserd reduit, en dergelijke stukken zijn in barbette opgesteld op de bak, terwijl 12 snelvuurkanonnen van 4.7 cM. op den bovenbouw zijn verspreid. Bij 12000 I.P.K. zal 17 mijl gemaakt moeten worden. Het schip heeft 3 voortstuwers.

Te Bordeaux is de kruiser „**Infernet**" te water gelaten. Zij verplaatst 2460 ton water, is gekoperd en bestemd voor de koloniën. Hare bewapening bestaat uitsluitend uit snelvuurgeschut en wel uit: II à 14 cM., IV à 10 cM., VIII à 4.7 cM. en torpedobewapening. Zij werd met ketels en machines er in te water gelaten, zooals op de „Chantiers de la Gironde", waar zij gebouwd werd, gebruikelijk is.

De onderzeesche torpedoboot „**Narval**" is te water gelaten. De boot is van staal, 34 M. lang, 3.76 breed met een diepgang van 1.60 M. aan de oppervlakte varende.

Op deze wijze varende, wordt zij gedreven door een petroleummotor (zware minerale olie), waarmee een snelheid van 12 mijl bereikt moet worden. Als de boot is ondergedompeld, wordt de voortstuwende kracht verkregen door een dynamo, welke gevoed wordt door accumulatoren, waarmee 8 mijl kan ge-

oopen worden. A fleur d'eau varende, d. w. z. alléén de toren oven water, moet ook de petroleummotor haar doen vooruit ewegen. De accumulatoren kunnen geladen worden tijdens het aren aan de oppervlakte en de boot is dus onafhankelijk van tations aan den wal. Afgelegd kunnen worden 252 mijl à 12 nijl, en 624 mijl à 8 mijl boven water; met accumulatoren 25 nijl à 8 mijl en 70 mijl à 5 mijl. De bewapening zal bestaan it 4 lanceerinrichtingen, twee aan elke zijde. De bemanning al zijn 2 officieren en 9 man.

Twee der onderzeesche torpedobooten, zusterschepen van e „Narval", die te Cherbourg gebouwd worden, zullen heeten **Sirène**" en „**Triton**". Nog vier dergelijke vaartuigen zullen in Ronefort gebouwd worden. (*Mitth.*).

Vier torpedobootjagers, type „Fauconneau", genaamd „**Pertuiine**", „**Escapette**", „**Flamberge**" en „**Rapière**", zullen te Rochefort geouwd worden. Zij verschillen iets van de „Durandal" in lengte en aterverplaatsing. De artillerie is dezelfde, n.l. I kanon van 5 cM. en VI van 4.7 cM. (alle snelvurend), benevens twee laneerinrichtingen. Snelheid minstens 26 mijl. De grootste kolenoorraad van 38 ton is voldoende voor een rayon d'action van 300 mijl bij 10-mijlsvaart, en van 220 mijl bij 26-mijlsvaart.

(*Mitth.*).

Het slagschip „**Courbet**", ten anker liggende te Cadix, in 0 M. water, kwam bij het vallen van het water met den dubelen bodem in aanraking met de hand van het anker, waaroor een lek ontstond. De „Courbet" keerde met 65 ton water 1 het ruim naar Brest terug om te dokken.

In plaats van bij het sleepen met lastige deining één of eer roosterijzers, een of meer ballastschuitjes, dan wel een ind ketting aan de sleeptros te bevestigen, om zoodoende het ukken in de trossen van het gesleept wordend schip te vooromen, is in Frankrijk door 't slagschip „**Bouvet**" met de toredoboot „**Cyclone**" een proef genomen, door aan de sleeptros en zwaren kegel van 2 à 3 M. middellijn te bevestigen (inventie an den ing. NORMAND te Hâvre), zoo noodig voor grootere aartuigen van nog grooter afmetingen. Deze proef heet gunstige esultaten te hebben opgeleverd, alhoewel 't ons voorkomt, dat e tegenstand met een kegel van zóó groote afmeting aanmerelijk grooter moet zijn.

De torpedojager „**La Hire**", welke in Cherbourg aan de boei g, liep gedeeltelijk vol water, daar een buitenboordskraan pen was blijven staan. De post op het voorschip bemerkte het m 2u 's nachts en alarmeerde. Er werd geconstateerd, dat de oorste munitiekamer onder water stond, waarom menschen bij e pompen werden gezet en het vuur in een waterpijpketel ntstoken. Er was spoedig stoom en men kon met de THIRION-

pomp het water meester worden. Om 7u 's morgens werd „La Hire" naar de werf gesleept en gedokt.

(*Mitth.*).

ITALIË.

De 4 slagschepen, voorgesteld door admiraal Bettolo, zullen genaamd worden **„Amalfi"**, **„Genova"**, **„Pisa"** en **„Venezia"**; zij moeten in 2 jaar gebouwd worden, en zullen circa 18 millioen kosten.

(*Le Yacht*).

De kruiser **„Savoia"** zal eenige veranderingen ondergaan in verband met zijne bestemming als koninklijk jacht. De artillerie zal belangrijk verminderd worden en het aantal appartementen vermeerderd.

(*Mitth.*).

Torpedoboot **„6T"** is uit de schepenlijst geschrapt.

(*Mitth.*).

Te Muggiano zijn in Mei twee pantserplaten, vervaardigd te Terni en naar een eigen proces bewerkt, beproefd. Deze proef had evenals voorgaande, ten doel het pantser voor de in aanbouw zijnde schepen vast te stellen. De beide platen hadden een lengte van 24 M., een breedte van 1.6 M. en een dikte van 15 cM. en waren door acht bouten bevestigd aan een 60 cM. eikenhouten met 20 mM. ijzerdikte versterkten ruggesteun. Tegen elke plaat werden vijf schoten gedaan met een 15 cM. pantserprojectiel van 43.4 KG. en een trefsnelheid van [illegible] M/sec. Geen der beide platen scheurde hierbij. Bij de eerste plaat was de diepte van indringing grooter dan bij de tweede; doch slechts 2 schoten drongen in. Bij het beschieten der 2de plaat vielen de stukken der projectielen, die in de platen waren blijven zitten, uit, zoodat men nauwkeurig de diepte van indringing kon opmeten, deze was ± 105 mM. maximum [illegible] 110. Met het oog op den goeden uitslag werd besloten de proef te herhalen en wel met een stalen granaat van Krupp v/45.4 KG. met een trefsnelheid van 705 M/sec. Het projectiel brak geheel, eenige scherven sprongen terug, andere drongen door tot in den ruggesteun, zonder dien te doorboren of de ijzeren plaat te ontzetten. Geen scheur vertoonde zich op de plaat. 705 M/sec. is dus de snelheid, die een 45.4 KG. granaat van 15 cM. moet hebben om de plaat te doorboren.

(*Mitth. a/d Geb. des Seew.*).

Een prijsvraag voor ingenieurs is uitgeschreven, voor een project van een onderzeesche torpedoboot. Boven water zal deze boot als torpedoboot 2e klasse dienst moeten doen en onder water aan alle eischen van een onderzeesche boot moeten beantwoorden.

JAPAN.

De gepantserde kruiser **„Idjumo"** is te Elswick te water gelaten. De voornaamste afmetingen zijn:

Lengte tusschen de loodl. 121.9 M., breedte 20.85 M., diep-ıng 7.4 M., waterverplaatsing 9750 ton. Een pantsering van harveyiseerd nikkelstaal van 178—88 mM. loopt rond het heele schip en 1.52 M. onder de waterlijn, terwijl van voor t achter een gepantserd dek aanwezig is van 152 mM.; de zematten zijn gepantserd met 152 mM., de commandotoren et 375 mM. Twee triple-expansie-machines zullen 14500 I.P.K. oeten ontwikkelen met een vaart van 20.75 mijl. De kolen-orraad zal 1600 ton kunnen bedragen. De bewapening zal staan uit IV van 203 mM. snelv., in barbetten voor en achter, IV à 152 mM., waarvan X in kazematten; XII van 76 mM., VII n 3.7 cM., waarvan IV in de geschutsmarsen, benevens IV derwater-lanceerbuizen, 2 vóór- en 2 achter.

Een tweede gepantserde kruiser „**Izonno**" van het type „Asa-a" is op stapel gezet bij ARMSTRONG te Elswick.

(*le Yacht*).

De torpedobootjager „**Kageron**", 275 ton, 5500 PK. en 30 mijl, met zijn machines aan boord in Augustus bij THORNYCROFT water gelaten. (*le Yacht*).

De torpedobootjager „**Kageron**" en het pantserschip „**Shikishima**" 4800 ton) deden proeftochten en behaalden resp. 30.2 mijl (in n 3 uurs tocht) en 19.02 mijl. De laatste was op 18 mijl econtracteerd.

OOSTENRIJK—HONGARIJE.

Door particuliere inschrijving, ter gelegenheid van het jubi-um van den Keizer, heeft het gouvernement het hospitaal-chip „**Graf Falkenharp**" gekregen, dat aan de zorgen van de ostenrijksche Vereeniging van het Roode Kruis is toevertrouwd.

RUSLAND.

De Marine-autoriteiten schijnen voornemens te zijn, de ieuwe schepen, onder het gordelpantser, een geheele bescher-ning te geven met platen van gehard staal, ter dikte van 37 nM. Dit meerdere gewicht zal noodwendig een vermindering an 't overige pantser tengevolge moeten hebben, of wel, men al een gedeelte van 't offensieve vermogen of van de vaart rijs moeten geven. Ware het, dat deze bescherming een vol-oende beveiliging tegen torpedo-explosies biedt, dan zou men ich niet te beklagen hebben, maar, daar uit proeven gebleken s, dat een goede treffer in staat is een pantserplaat van 153 nM. te vernielen, is dit zeer de vraag en zal de tijd moeten eeren, of deze nieuwigheid wel navolging verdient.

(*Le Yacht*).

Het raderschip „**Derzava**", van 94 M. lengte, 3293 ton wa-erverplaatsing en 2700 P.K., gebouwd in 1871, wordt bestemd

voor de opleiding bij den torpedodienst en wordt als zoodanig genoemd „Dvina". De kruiser 2de klasse „Strjelok" wordt als opleidingsschip aan het Oostzee-eskader toegewezen, terwijl het opleidingsschip „Bajan" en het wachtschip „Newka" uit de schepenlijst geschrapt worden. Het te St. Petersburg bij CREIGHTON in aanbouw zijnde stoomschip „Kurier" en de stoomschepen „Rassilnyj", „Rabotsoi", „Bistryj" en „Skoryj" worden als wachtschepen ingedeeld. (*Mitth.*).

Het slagschip **„Kniaz-Potemkin-Tavritchefsky"**, gebouwd te Nicolaïeff, van 12840 ton, 10600 P.K. en 16 mijl, zal XVI snelvuurkanonnen van 15.2 cM. krijgen op dubbele affuiten, systeem CANET, zoodanig, dat eene bemanning twee stukken te gelijk kan bedienen. (*Le Yacht*).

De kruiser **„Waryag"**, gebouwd bij CRAMP te Philadelphia zal te water gelaten worden. De huid is van staal en niet gekoperd. Lengte 121.9 M. breedte 15.85 M., gemidd. diepgang 5.95 M., waterverpl. 6500 ton. De bescherming bestaat uit een gepantserd dek over de geheele lengte van 38 mM. dikte in de horizontale gedeelten en van 76 mM. in de hellende gedeelten. Bovendien zijn de machines en ketels omgeven door de kolen. De voorraad hiervan bedraagt 770 ton en kan tot 1250 ton worden opgevoerd. Twee triple-expansie-machines, opgesteld in twee afzonderlijke waterdichte compartimenten en 30 waterpijpketels van NICLAUSSE moeten 20000 P.K. ontwikkelen en gedurende 12 uur eene snelheid van 23 mijl onderhouden. De artillerie, afkomstig van OBREHOFF, bestaat uit XII kanonnen van 15.2 cM. snelvuur, XII van 7.6 cM. snelvuur, en VI van 4.7 cM. snelvuur; eindelijk zijn er vier lanceerinrichtingen, waarvan twee in de zijden onder water. Bemanning 275 koppen.

Verder zal een kruiser gebouwd worden te Windau. Afmetingen: 125.5 M., breedte 16.6 M., gemidd. diepgang 6.3 M., waterverpl. 6375 ton; gepantserd dek van 20 mM. over de geheele lengte. Twee triple-expansie-machines met 12 NORMANDketels zijn voldoende voor 20.000 PK. en 23-mijlsvaart. De artillerie (alles snelvurend geschut) zal bestaan uit XII kanonnen van 15 cM. CANET van 45 kaliber, waarvan 4 in 2 torens vooren achteruit, XII van 7.6 cM. van 50 kaliber, VIII HOTCHKISSkanonnen van 4.7 cM. Eindelijk 5 lanceerinrichtingen, waarvan 2 onder water in de zijden vooruit, 2 boven water in de zijden achteruit en één id. recht achteruit. (*le Yacht*).

De kruiser 2ᵉ kl. **„Askold"** van 6500 ton, 19500 PK. en 23 mijl zal op de werf Germania te Kiel te water gelaten worden. (*le Yacht*).

De kruiser 2ᵉ kl. **„Pallada"** is den 26ᵉⁿ Augustus op de werf Galernii aan de Newa te water gelaten. Voornaamste afmetingen: lengte 126.8 M., breedte 16.55 M., diepgang 6.40 M.;

waterverpl. 6371 ton. Het dek is beschermd door 62 mM. HARVEY-staal, in de hellende gedeelten met kolen er onder en boven.

Drie triple-expansie-machines en 24 BELLEVILLE-ketels zijn voldoende voor 11610 PK. en 20-mijlsvaart. De artillerie, geheel bestaande uit snelvurend geschut met schilden, omvat: VIII kanonnen van 15.2 cM., van 45 kaliber, XXIV van 7.6 cM. en VIII van 3.7 cM., en eindelijk zijn er nog 3 lanceerinrichtingen. De „Aurora" en „Diana" van hetzelfde type staan nog op de werven.

VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA.

De nieuwe pantserdekkruisers zullen slechts 16½ mijl loopen en worden daarom in de pers sterk aangevallen.

Door 't bureau van scheepsbouw wordt deze vaart verdedigd en ten gunste aangevoerd dat het gekoperde schepen zullen zijn en zij dus beter hun vaart zullen houden; dat zij 700 ton kolen kunnen bergen, zij daardoor zeer groote afstanden kunnen afleggen en ook voor blokkades geschikt zijn; dat als men hen meer vaart wilde geven, daarvoor andere eigenschappen moesten worden opgeofferd.

In marinekringen is men van oordeel dat men aan een schip, dat op den duur 16½ mijl blijft loopen, meer heeft, dan aan een dat op den proeftocht 18 mijl loopt, vooral als 't eerste in andere opzichten meer militaire waarde heeft.

De zes nieuwe kruisers („**Denver**" enz.) zullen 17 mijl moeten loopen. Hunne lengte bedraagt 89 M., breedte 13.1 M., gemidd. diepgang 5.7 M. bij eene waterverpl. van 3400 ton. Kolenvoorraad 700 ton; er zijn twee triple-expansie-machines van 4500 PK. en zes waterpijpketels. Zeilopp. 557 M^2. Zij krijgen een gepantserd dek van 25—51 mM. over de geheele lengte. Bewapening: X kanonnen van 12.7 cM., VIII van 5.7 cM.; II van 3.7 cM. en IV COLT-kanonnen. *(Mitth.).*

De torpedoboot „**Crave**", van gegalvaniseerd staal, is te Bath Iron Works te water gelaten. Waterverpl. 145 ton, 4200 I.P.K., vaart 30.5 mijl.

De dubbele torens der slagschepen „**Kearsage**" en „**Kentucky**" zijn steeds het onderwerp van critiek, en dikwijls zijn er dan voorstellen deze torens te veranderen in enkele torens en het schip verder te bewapenen met een batterij van middelbaar kaliber snelvuurkanonnen. De tegenwoordige commandant van de „Kearsage" behoort ook tot de personen, die de wijze van opstelling van het geschut zeer afkeuren.

(Mitth. a. d. Geb. des Seew.).

Een 15 cM. kn. van VICKERS SONS & MAXIM is te India Head beproefd. De projectielen, wegende 100 pounds (45.36 KG.) werden eerst verschoten met een lading van cordiet, waarbij

een V_0 van 2700 foot seconds (823 M.) werd verkregen, en daarna met een lading van het rookvrij buskruit der Amerikaansche marine zoodanig berekend dat de maximum spanning niet hooger was dan 17 ton per □′ (2677.18 KG. per cM²), waarbij een V_0 van 2913 foot seconds (888 M./sec.). De projectielen waren voorzien van gasafsluiters.

Het arbeidsvermogen aan de monding is 5.724 foot tons (1772.8 M. T.) is dus voldoende tot het doorboren van een 17 inch (43.1 cM.), dikke stalen pantserplaat.

Het bleek bij groote series gemakkelijk 10 schoten per minuut te doen.

De affutage is van licht staal, tot vermindering van het gewicht, het richten geschiedt gemakkelijk door een man, die ook het stuk afvuurt en op een platform staat, dat met het stuk mededraait.

Het recuul wordt uitgeput door een hydraulischen cylinder, en twee veeren voor het te boord zetten. Deze remtoestellen liggen onder den vuurmond, waarbij zij goed beschermd zijn tegen treffers. De vuurmond zelf reculeert in een stalen cylinder, die hem beschermt tegen klein kaliber projectielen.

Het nieuwste bij dezen vuurmond is de groote vuursnelheid enz. zonder dat de lading uit metalen patronen bestaat.

(*Army and Navy Journal*).

Te Indian-Head is met succes een 5 inch (12.7 cM.) plaat van 8 voet vierkant (± 6 M²) beproefd met een 12.5 cM. kn. De plaat was geleverd door den Carnegie Comp., bestemd voor de Russische schepen bij CRAMP in aanbouw en gekozen uit een aantal platen.

1e schot met een Midvale pantsergranaat, V_0 2068 foot sec. (630 M./sec.), indringing 2 inch (5 cM.), geen scheuren, projectiel gebroken, punt bleef in de plaat.

2e schot zelfde proj. V_0 2.057 ft. sec. (627 M./sec.) zelfde result.
3e „ „ „ „ 2.060 „ (628 „) „ „
4e „ „ „ „ 2.099 „ (640 „) „ „
indringing misschien 2½ inch (6.2 cM.).

5e schot Midvale gran. V_0 2.082 foot sec. (635.5 M./sec.) zelfde resultaten.

(*Army and Navy Journ.*).

Een nieuw kn. v/10.2 cM. L/50 is te Indian Head beproefd, waarbij een serie van 35 schoten werd gegeven met uitstekende resultaten. De lading is 7.7 KG. R.B., waarbij het projectiel een V_0 van 900 M. kreeg, tegen 670 M. bij het andere type. De nieuwe monitors krijgen als nevenbewapening 4 dezer stukken.

De torpedoboot „**Talbot**" van 46 ton en 21 mijl vaart bekomt een inrichting om vloeibare brandstof te kunnen gebruiken. Het is het eerste vaartuig der Vereenigde Staten, waarop dit wordt toegepast.

De onderzeesche boot „**Holland**" nam onlangs proeven, waarbij zoowel bij de vaart onder water als à fleur d'eau torpedo's ge-

anceerd werden, welke beproevingen een bevredigende uitkomst gehad zouden hebben, volgens de „Army and Navy Gazette". De „Yacht" meldt echter omtrent dezen proeftocht, dat ondergedompeld zijnde, de machine defect raakte, de gassen in de boot ontsnapten. De boot werd eenigen tijd uit het oog verloren, doch juist bijtijds terug gevonden om de bemanning van verstikking te redden.

ZWEDEN.

De Zweedsche vloot wordt vermeerderd met twee kruisers van 20 mijl „**Class Uggla**" en „**Psilander**" en één pantserschip de „**Dristigheten**".

BOEKBEOORDEELING.

A. VOSMAER. *Electrotechniek. Leerboek voor den Machinist-Electriciën.* Leiden, A. W. SIJTHOFF.

Door omstandigheden moet ditmaal met de aankondiging volstaan worden. In de volgende aflevering zal op dit werk worden teruggekomen.

De opleiding der Zeeofficieren door R. Helder, BERKHOUT & Co.

Een belangrijke brochure verscheen, geschreven door R. Alhoewel het niet in den handel verkrijgbaar stellen van deze pennevrucht een openbare bespreking uitsluit, zond de schrijver der Redactie een exemplaar toe, met het kennelijk doel zijn werk aangekondigd en zoo noodig in het Marineblad besproken te zien.

Volgaarne voldoet de redactie aan dit verlangen, te meer daar toch het belangrijke onderwerp de aandacht der Marine ten volle waard is.

Het vuur en de ernst waarmede de schrijver zijne denkbeelden verkondigt, leggen reeds getuigenis af van het heilige zijner zaak en enkele uitdrukkingen en overdreven voorstellingen mogen dan ook beschouwd worden als onwillekeurig uit de pen te zijn gevloeid om aan het betoog meer kracht bij te zetten.

Om bij den aanvang der brochure te beginnen, moet echter worden opgekomen tegen de bewering dat „het meerendeel der „Zeeofficieren van den laatsten tijd (sinds wanneer? Red.) met „afkeer, velen zelfs met haat terugdenkt aan den tijd op het

„Instituut doorgebracht". *Wij* hoorden ten minste nog nimmer deze sterke bewering uiten, doch wel dat meermalen met genoegen wordt teruggedacht aan den tijd, die een overgang vormde van schooljongen tot een nuttig lid van de Maatschappij, al kon *toen ten tijde* de gedwongen studie en de strenge tucht onzen onverdeelden bijval niet inoogsten.

Dat er op het Instituut naar middelen gezocht moet worden ter bevordering van de karaktervorming der adelborsten, zijn we eens, doch dat „groote zorg besteed wordt aan de onderdrukking van alle individualiteit", dit is eene beschuldiging tegen vroegere en tegenwoordige chefs en personeel aan die inrichting verbonden, die wij niet gaarne zouden onderschrijven.

Ten volle erkennende dat aankweeken van karakter voor den toekomstigen zeeofficier hoofdzaak is, zoo schijnt het door den schrijver aangegeven middel wel wat éénzijdig opgevat, al kan meerdere sport en vooral sport, waar althans eenig gevaar aan verbonden is, veel ten goede uitrichten en daarvoor zoude het zeker overweging verdienen aan de oudere adelborsten eenige meerdere vrijheid te geven in het beoefenen der watersport. Deze adelborsten toch hebben een leeftijd bereikt, waarop hunne collega's in de burgermaatschappij, wat betreft dergelijke oefeningen, *voor zich zelf* verantwoordelijk plegen te zijn, een leeftijd tevens waarop vroeger de rang van adelborst 1e klasse, ja zelfs die van luitenant 2e klasse werd bereikt.

Een voorgeschreven onderwijs in de „paedagogie" schijnt ons zonder practijk bij de adelborsten, op het Instituut niet aanbevelenswaard, al kan een opwekking tot eer- en plichtsgevoel, waarheidsliefde en trouw bij voorkomende gelegenheden haar nut hebben. Toch dient hierbij niet uit het oog te worden verloren dat een voorbeeld door daden, uitgaande van officieren en leeraren, altijd beter is dan veel theoretiseeren en daarom schijnt ons de bewering dat op het Instituut niet „wordt opgevoed" niet billijk toe; verder behoort ook gewennen aan orde en regelmaat tot de opvoeding.

De instelling van de betrekking van eersten officier aan het Instituut is een wensch, die vermoedelijk door een zeer groot gedeelte der marine gedeeld wordt. Waar deze gewichtige betrekking op geen schip kan gemist worden (op kleine schepen worden de aan deze betrekking verbonden werkzaamheden verdeeld tusschen commandant en oudsten officier), hoeveel te meer is zij dan noodig op het Instituut, waar alsdan de moreele en militaire vorming der adelborsten, ook in details, meer in één hand zou zijn, tevens de dienstverhouding tusschen den 1sten officier en de officieren van politie den adelborsten een schoon voorbeeld zoude geven van ondergeschiktheid en zelfverloochening, waardoor zij zullen leeren, in stipte uitvoering der gegeven bevelen een eer te stellen, een eigenschap die den jongsten adelborst op de vloot een onmisbaren gunstigen invloed zal doen uitoefenen.

Ook zouden wij het in 's lands belang en in dat der adel-

borsten achten als deze, zij het dan ook voor korten tijd, reeds in de jongere studiejaren op de „Urania" werden ingescheept; dan toch ware het mogelijk hen, die niet het ware gevoel voor den zeedienst hadden, terug te laten treden, terwijl het in het algemeen aan de dociliteit en practische ontwikkeling van allen ten goede zal komen, waardoor het zelfs voor hen, die niet de aangevangen carrière wenschen te vervolgen of daarvoor geschikt worden geoordeeld, geen nadeel zou mogen genoemd worden.

In stede echter, zooals schrijver, het gevoel van leegte, onvoldaanheid en ontevredenheid bij de adelborsten 1e klasse op rekening van het Instituut te schuiven, willen we eens nagaan, hoe de opleiding der adelborsten eenige jaren geleden was en wat daarin gewijzigd werd.

Vroeger toch duurde de opleiding tot zeeofficier eigenlijk ± 6 jaar, waarvan 4 op het Instituut werden doorgebracht. Gedurende deze 4 jaar werd de adelborst aan orde en regelmaat gewend en zoo de basis gelegd tot een meer zelfstandige karaktervorming tijdens de vrije opleiding op de vloot in de twee volgende jaren, gedurende welke tevens menschenkennis kon worden opgedaan. Toen nu, vermoedelijk met het oog op eventueele uitbreiding van het Zeeofficierskorps, gedurende eenige jaren een grooter contingent adelborsten in opleiding kwam en de uitbreiding achterwege bleef, moest een verlenging van den adelborst 1e kl. tijd een noodzakelijk gevolg zijn, tenzij de Staat zelve de nadeelen had gedragen van de hierdoor in het leven geroepen toestanden en de adelborsten ook nu, na ongeveer 2 jarigen diensttijd tot den luitenantsrang bevorderd had.

Ten einde nu aan deze misstanden eenigszins tegemoet te komen, heeft men den adelborst 1e kl. rang in zijn geheel veranderd en hieraan moet hoofdzakelijk worden toegeschreven, dat die periode der opleiding of carrière in het algemeen niet ambitiewekkend meer is; voor de jongeren niet, omdat ze met weinigen aan boord geplaatst, dikwijls lang moeten wachten alvorens het zeegat uit te gaan, en dan minder opsteken dan voorheen, daar zij zich zonder ervaring meer „heer" gevoelen, dat altijd nadeelig werkt op de dociliteit; voor de ouderen, die meer bevaren en dus bruikbaarder zijn, niet, omdat zij met de jongeren, al zijn ze 3 of 4 jaar adelborst 1e kl., gewoonlijk nog over één kam worden geschoren.

Leest men de belangrijke beschouwingen van den schrijver C. S. over de opleiding der zeeofficieren, in den 9en jaargang van dit blad, beschouwingen, die als wij ons niet bedriegen, mede tot de tegenwoordige hervorming aanleiding gaven, dan kan genoemden schrijver niet het verwijt treffen, dat hij den tegenwoordigen toestand mede hielp scheppen, al werd door hem o.a. ook een hervorming van de *vierjarige* periode van den adelborst 1e klasse rang voorgesteld.

Het schijnt echter dat de Natuur zelve zich in dit opzicht zal redresseeren, want nit den oefeningstijd van 5 maanden *na den eigenlijken Instituutstijd* wordt wellicht in de toekomst een

nieuwe adelborst 1e kl. tijd geboren, die andermaal het bewijs zal leveren, dat afgescheiden van de theoretische en voorbereidend practische opleiding op het Instituut, voor den toekomstigen zeeofficier een leerschool op de eigenlijke vloot onmisbaar is.

Te betreuren is het echter dat de tegenwoordige adelborsten 1e kl. met hun bijna 3 à 4-jarig verblijf in de voorlongroom de dupe zouden zijn, tenzij men alsnog eenige wijziging in den tegenwoordigen toestand brengt. Dit zou bijv. kunnen geschieden door ze te splitsen in adelborst en onderluitenant, die hoewel beide in de voorlongroom verblijvende, verschillende dienstverrichtingen te vervullen hebben. De adelborsten zouden dan even als vroeger in grooten getale a. b. der groote schepen kunnen worden geplaatst en alzoo, in plaats van te beginnen met gedurende den eersten winter veel aan den wal te zitten, dadelijk naar zee gezonden worden.

Ook den maatregel om de oudste adelborsten meerdere controleerende werkzaamheden over de jongeren op te dragen zouden wij toejuichen, doch dat in die richting nog niets gedaan is, is niet juist, getuige de verantwoordelijkheid van pelotons- en sectie-commandanten, toezicht op de eigen oefening enz. In het permanente toezicht der onderofficieren der mariniers, ook over die verantwoordelijke adelborsten, ware vermoedelijk gaande weg ook een gunstige wijziging te brengen. Daarentegen kunnen wij volstrekt niet medegaan met den voorgestelden maatregel om de politie geheel of gedeeltelijk te doen verrichten door bootslieden, terwijl het opdragen van dienstverrichtingen aan boord der in dienst zijnde schepen en het mede doen aan exercitiën met het personeel dier schepen door de adelborsten een wensch is, die in de practijk op zoodanige bezwaren zal stuiten, dat geregeld uitvoeren van dien maatregel onmogelijk zal blijken.

Ten slotte merken wij nog op dat de schrijver, ten einde aan zijn op blz. 1 4e alinea gegeven verklaring consequent te blijven, o. i. beter gedaan had, een gedeelte van het op blz. 11 verkondigde uit zijn betoog weg te laten.

Alles te zamen genomen, heeft de schrijver een nuttig werk verricht door zijn denkbeelden onder de aandacht van marine-autoriteiten te brengen en eindigen wij met den wensch dat ze der marine ten goede mogen komen.

Red.

Bovenstaande beschouwingen, ons door de Redactie van het „Marineblad" welwillend ter inzage toegezonden. nopen ons tot de verklaring, dat geene enkele uitdrukking, die in onze brochure voorkomt, onwillekeurig uit onze pen is gevloeid; integendeel — onze denkbeelden zijn gerijpt na ernstige overweging.

Voorts stellen wij het op prijs aan te kunnen teekenen, dat waar de Redactie spreekt van eenige persoonlijke „beschul-

liging" of ook van eenig verwijt, dat door ons zou zijn uitgebracht, noch het een noch het ander door ons uitgesproken of zelfs bedoeld is. Bedoelde passages moeten gelezen worden in verband tot het geheel — de brochure moge in dezen vorm voor zichzelve spreken. Wij betreuren, dat de Redactie gemeend heeft een dergelijke strekking in ons betoog te moeten zien, daar zij dusdoende afwijkt van onze gedragslijn strekkende ter vermijding van alle persoonlijke beschouwingen voor zooverre deze eenig officier der marine zouden kunnen kwetsen.

Waar wij trachtten voor niemand kwetsend te zijn, sluit dit niet in zich, dat wij het oog moeten sluiten voor hetgeen onkbaar te herkennen viel. De aanwezigheid van de door de Redactie gewraakte passage blz. 11 moge reeds daardoor verantwoord zijn.

Ten slotte dit. Wij twijfelen niet of de Redactie zoude haar blad welwillend openstellen voor toelichtingen onzerzijds te geven, wellicht zelfs voor eene discussie. Daar wij echter bij onze denkbeelden verklaren te volharden, kunnen nadere toelichtingen voorloopig achterwege blijven. Voor discussie achten wij thans den tijd nog niet gekomen.

R.

Wij willen gaarne aannemen, dat de schrijver zich ten doel stelde, de zaak zoodanig afgescheiden van personen te behandelen, dat er voor niemand iets kwetsends in zoude kunnen gevonden worden.

Zooals wij ons echter de inrichting en den toestand van eenig onderdeel der marine voorstellen, zijn deze voor een deel het gevolg van de *voorschriften*, voor het overige van de *uitvoering*. De eersten, zoowel door veranderde tijds- als andere omstandigheden beheerscht wordende, zijn *wèl*, de laatste is uit den aard der zaak *niet* voor bespreking in het „Marineblad" geschikt.

Kan men nu echter, zooals de schrijver in zijn betoog meent, de zaak wel geheel van personen afscheiden, of m. a. w., denkt men zich het door R. aangegeven stelsel *zoodanig voorgeschreven*, dat de *uitvoering* onafhankelijk wordt van de persoonlijke inzichten van degenen, die de verantwoordelijkheid er van dragen?

Wij gelooven van niet en kunnen het moeilijk rijmen met het door R. vooropgestelde streven naar verminderde contrôle en meerdere individualiteit en initiatief, tenzij dit alleen voor de Marine van de *toekomst* gelde.

Red.

MUTATIËN,

gedurende de maand September 1899.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 2e kl.	R. W. Boissevain . .	Wachts. W/o.	non-actief , . .	6 Sept
Adelb. 1e kl. .	F. A. de Koning. . .	bevorderd tot luit. t. z. 2e kl., met bepaling, dat hij in de rangl. wordt gepl. tusschen de luitenants. t. z. 2e kl. G. J. W. Putman Cramer en J. E. van Hoogenhuijze		1 „
Schout-bij-nacht	H. Quispel	bevorderd tot vice-admiraal. .		31 Aug
Adelb. 1e kl. .	H. Kraijenhof v. d. Leur.	non-actief . . .	Kortenaer . . .	16 Sept
id.	J. F. Osten.	id.	id.	„
id.	A. F. H. Dalhuisen	id.	id.	„
id.	J. M. Kalis	id.	id.	„
id.	C. J. E. Brutel de la Rivière	id.	Evertsen . .	„
id.	R. H. Arntzenius .	id.	id.	„
id.	W. J. H. v. Straaten	id.	id.	„
id.	B. Kruijs	id.	Bellona . . .	„
id.	J. van Engelenburg	id.	Wachts. W/o.	„
id.	A. E. van Dishoeck	id.	id.	„
id.	H. A. Romswinckel	id.	id.	„
id.	C. F. Balsem	id.	id.	„
id.	F. A. Buddingh . .	id.	id.	„
id.	A. H. Sirks.	id.	id.	„
id.	J. E. van Gogh . .	id.	id.	„
id.	C. L. M. Bijl de Vroe	id.	id.	„
id.	R. H. Haantjens. .	id.	id.	„
id.	D. A. de Ronde . .	id.	id.	„
id.	G. Dumbar	id.	id.	„
id.	W. Dwars.	id.	id.	„
Off.-mach. 2e kl.	J. H. Gijzen	eskader O.-I. .	non-actief . . .	1 „
Luit. t. z. 2e kl.	J. C. van Iterson .	Cerberus. . . .	id.	26 „
id.	G. J. Leverland . .	Marnix.	id.	„
id.	H. W. Verkerk . .	Wachts. W/o.	Cerberus	„
Adelb. 1e kl. .	F. A. Smit Kleine.	non-actief . . .	Marnix	„
id.	P. Lagaaij.	id.	Wachts. W/o.	„
Luit. t. z. 1e kl.	C. E. Dittlinger . .	gepensionneerd		„
id. 2e „	L. J. Ginjoolen. . .	bevorderd tot luit. t. z. 1e kl.		„

angen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
. ter zee .	J. E. Sickens. . . .	non-actief .	Kon. Wilh. d. Ned.	16 Sept.[1]
-luit. t. z.	J. P. van Rossum.	id.	id.	„ [2]
t. z. 1e kl.	J. A. L. v. d. Bosch .	1e off. Adm. v. Wassen.	id.	„
id.	A.F.J. Romswinckel	Wachts. W/o.	id.	„
id. 2e „	A. Pieren	id.	id.	„
id.	P. H. Cool	non-actief . . .	id.	„
id.	G. A. H. v. d. Stok .	Dolfijn	id.	„
id.	S. de Ranitz	Evertsen. . . .	id.	„
id.	H. J. Albarda . . .	Zeeland	id.	„
b. 1e kl. .	G. L. de Bruijn. . .	Kortenaer . . .	id.	„
id.	F. Verschoor van Nisse	non-actief . . .	id.	„
id.	H. M. Manikus. . .	id.	id.	„
id.	Jhr. J. C. A. van der Wijck	id.	id.	„
id.	H. Bisschop van Tuinen	id.	id.	„
id.	W. E. Wolterbeek Muller	id.	id.	„
id.	W. J. Janssens . .	id.	id.	„
id.	P. H. Bussemaker	Evertsen . . .	id.	„
id.	R. van Ameijden van Duijm	Bellona.	id.	„
id.	N. T. Warnsinck .	Kortenaer . . .	id.	„
v. gez. 1e kl.	O. Engelken	non-actief . . .	id.	„
v.adm. 1e „	S. Hummelinck . .	id.	id.	„
-mach. 2e „	S. Taale	conserv. werf W/o.	id.	„
t. t. z. 2e „	C. J. van der Hegge Spies	non-actief . . .	Wachts. W/o.	„ [3]
id.	C. Kruijs	id.	id.	„
id.	C. Aronstein	Wachts. W/o.	Dolfijn	„
id.	K. F. Sluijs.	Marnix	Evertsen . . .	„
id.	R. T. Muschart. . .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	„
id.	E. P. Westerveld .	id.	Marnix.	„
id. 1e „	A. A. Flaes.	1e off. W/s. Helvoet	1e off. Adm. van Wassenaer	„
id.	M. H. E. Sachse. .	non-actief	1e off. W/s. Helvoet	„
id. 2e „	J. J. H. Commijs .	id.	Zeeland	„
id. 1e „	J. F. B. van Dijk .	id.	bestemd v. W/I.	15 „ [4]
id. 2e „	A. L. Boeser	eskader O.-I. .	non-actief . . .	21 Aug.
luit. marin.	E. Berdenis van Berlekom.	Buffel	korps.	30 Sept.
id.	P. S. Groen.	korps.	Buffel.	16 „
pt.-luit. t. z.	P. S. R. Wolterbeek	Pollux	non-actief . . .	„ [5]

1) Belast met het bevel. — 2) 1e Officier. — 3) Op folio van luit. ter zee 1e kl.
4) Vertrok op 15 September met het S.S. »Prins Willem V" naar W.-I., met bestemming voor de »Sommelsdijk" als 1e officier.
5) Eervol van het bevel ontheven.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Luit. t. z. 2e kl.	S. van Lennep. . .	oudste off. Pollux	non-actief .	16 Sep
id.	G. Hoogenraad . . .	Pollux	id.	„
id.	F. C. Brust	id.	Buffel	„
Off. v. gez. 2e kl.	H. O. C. Bloemink .	id.	Dolfijn	„
Off. v. adm. 2e „	J. M. Tromp	id.	non-actief . . .	„
Luit. t. z. 1e „	W. F. van Vloten. .	Castor	id.	„
id. 2e „	A. C. de Joncheere .	oudste off. Castor	id.	„
id.	A. N. van Santen. .	Castor . . .	id.	„
id.	J. M. L. Gerken . .	id.	Buffel	„
Off. v. gez. 2e kl.	J. de Hoop	id.	hospitaal W/o.	„
Luit. t. z. 2e „	J. N. de Ronde. . .	W/s. Helvoet .	Buffel	„
Off. v. gez. 2e „	P. J. Vastenou. . .	Dolfijn.	Kon. Wilh. der Nederl.	„
Luit. t. z. 2e „	B. Schreuders . . .	Buffel. . .	non-actief . . .	„
id.	C. van der Burg. .	id.	id.	„
id.	Jhr. J. C. F. von Mühlen	id.	bestemd voor W.-I.	15 „ [2]
id.	W. Lam.	non-actief	ged. bij de Norm. Schietschool.	2 Oct
id.	F. H. A. Greve . .	W/s. Helv.	ged. bij de Norm. Schietschool.	„
id.	A. J. de Graaf . . .	non-actief . . .	W/s. Helvoet .	„
1e luit. marin.	J. A. H. L. bar. Melvill van Carnbee .	korps	ged. bij de Norm. Schiets.	„
Luit. t. z. 2e kl.	E. Maes	ged. te W/o. en toegevoegd aan het hoofd v/h vak v. uitr. bij 's Rijks werf aldaar	non-actief.	15 „
id.	M. J. van Alphen de Veer.	Bellona	ged. te W/o. en toegevoegd aan het hoofd v/h vak v. uitr. bij 's Rijks werf aldaar.	15 „
Adelb. 1e kl. .	H. A. Romswinckel	non-actief	Kon. Wilh. d. Ned.	16 Sept.[3]
Off. v. adm. 2e kl.	J. H. van Trooijen	eskader O.-I. .	non-actief . . .	4 „
Luit. t. z. 1e kl.	F. J. Goedkoop. . .	adjud. direct. en comm^t^. der marine te W/o.	Marnix. . .	2 Oct.
id.	W. H. C. Hoog . .	Marnix	adjud. direct. en comm^t^. der marine te W/o.	„
Off.-mach. 2e kl.	P. J. J. Kenp . . .	werf en conserv. Helv.	ged. bij de fabriek te Fijenoord	6 „
id.	J. H. Gijzen	non-actief	werf en conserv. te Helvoet	„
Adelb. 1e kl. .	S. Gratama	is in O.-I. overleden op 11 Augustus 1899.		
Luit. t. z. 1e kl.	H. Th. Hoven . . .	non-actief	bestemd voor O.-I.	30 Sept.[4]
id. 2e „	A. F. Folkersma. .	eskader O.-I. .	non-actief . . .	4 „

1) Eervol van het bevel ontheven.

2) Vertrok 15 September 1899 met het S.S. »Prins Willem V" naar W.-I. met bestemming voor de »Sommelsdijk".

3) Onder intrekking plaatsing Wachtschip Willemsoord.

4) Vertrok op 30 September 1899 naar Oost-Indië met het S.S. »Burgemeester den Tex".

…angen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*	
b. 1e kl. .	J. van Engelenburg	Wachts. W/o.	Tromp. . . .	20 Sept.	
id.	A. E. van Dishoeck.	id.	id.	„	
id.	C. F. Balsem. . . .	id.	id.	„	
id.	F. A. Buddingh . .	id.	id.	„	
id.	N. T. Warnsinck. .	Kon. Wilh. d. Ned.	Bellona. . .	26 „	
id.	P. M. van Riel. . .	Bellona.	Kortenaer . . .	„	
id.	J. F. Osten	Kortenaer	Kon. Wilh. d. Ned.	„	
v. gez. 1e kl.	Dr. P. Broekhoff . .	Wachts. W/o.	Zeeland	16 „	
id.	Dr. C. J. de Bruijn Kops	Zeeland	Marnix	„	
id.	H. G. J. van Doesburgh	non-actief . . .	Wachts. W/o.	„	
it. t. z. 2e kl.	A. Waller.	op verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen		„	
id.	E. van Assum . . .	Sommelsdijk .	Wachts. W/o.		
f.-mach. 1e kl.	C. Munnik	gepensionneerd		„	
oofd-mach. 1e „	B. H. Harinck. . .	benoemd tot off.-mach. 2e kl.		„	
uit. t. z. 2e kl.	A. J. Loke	non-actief . . .	Kortenaer . . .	2 Oct.	
apt.-luit. t. z.	W. Allirol	Adm. v. Wassen.	Nautilus. . .	„	[1]
id.	J. H. Calmeijer. . .	non-actief . .	Adm. v. Wassen.	„	[2]
id.	A. Seret.	Buffel	non-actief . . .	„	[3]
id.	P. S. R. Wolterbeek	non-actief . . .	Buffel	„	[4]
uit. t. z. 1e kl.	L. E. A. T. ter Haar	1e off. Buffel	1e off. Nautilus .	„	
id. 2e „	J. G. W. J. Eilerts de Haan	Wachts. W/o.	Nautilus . .	3 „	
id.	H. P. A. Buijsing Damsté	W/s. Helvoet .	id.	„	
id.	K. W. van der Chijs	Adm. v. Wassenaer	id.	„	
id.	H. J. Pek.	id.	id.	„	
elb. 1e kl. .	A. H. Sirks.	Wachts. W/o.	id.	„	
id.	J. E. van Gogh . .	id.	id.	„	
id.	C. L. M. Bijl de Vroe	id.	id.	„	
id.	R. H. Haantjens. .	id.	id.	„	
id.	D. A. de Ronde . .	id.	id.	„	
id.	G. Dumbar	id.	id.	„	
id.	W. Dwars.	id.	id.	„	
v. gez. 1e kl.	S. Overdiep	non-actief . . .	id.	„	
v. adm. 2e „	T. Akkerman. . . .	id.	id.	„	
t. t. z. 1e „	W. van Vloten. . .	id.	1e off. Buffel . .	„	
id. 2e „	J. O. Kolkmeijer. .	id.	Wachts. W/o.	„	
id.	J. S. A. Kroon . . .	id.	W/s. Helvoet.	„	
id.	J. Voogd.	id.	Adm. v. Wassen.	„	
id.	A. F. Hansen. . . .	id.	id.	6 „	
pect. v. adm.	D. A. van der Laan	gepensionneerd		1 „	[5]

1) Eervol ontheven van- en belast met het bevel. — 2) Belast met het bevel.
3) Eervol van het bevel ontheven. — 4) Belast met het bevel.
5) Onder toekenning van den titulairen rang van hoofdinspecteur v. administratie.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Off.v.adm. 1e kl.	J. J. van Diemen .	bevorderd tot	inspect. van adm.	1 Oct
id. 2e „	J. A. Meulemans. .	„ „	off. v. adm. 1e kl.	„
Adj.-administr.	W. A. Rotteveel . .	„ „	id. 2e „	„
Off. v. gez. 1e kl.	Dr. E. J. Borgesius	non-actief	ged. te Amsterdam bij de gem. Universiteit . . .	9 „

In de maand October.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
Off.v.adm. 1e kl.	J. A. Meulemans . .	Zeehond	non-actief . . .	20 Oct.
id. 2e „	G. J. Jutte	W/s. Amsterd.	Zeehond	„
id.	H. P. Winkelman .	non-actief . . .	W/s. Amsterd.	„
Kapt. ter zee . .	K. J. Bal	geplaatst directie W/o. bij de zeemilitie . . .	non-actief . . .	1 Nov.
id.	A. C. van der Sande Lacoste	non-actief	geplaatst directie W/o. bij de zeemilitie	„
Off.v.adm. 2e kl.	C. Ferguson	op zijn verz. eervol ontslagen		16 „
id.	W. Nanning	administrateur hospitaal Helv.	non-actief . . .	„
id.	C. Mathol	non-actief	administrateur hospitaal Helvoet	„
Kapt.-luit. t. z.	W. A. Palm	Commt. Zeehond	non-actief . .	20 Oct.
id.	H. Backer	non-actief	commt. Zeehond. . .	„
Luit. t. z. 1e kl.	H. van Praag	1e off. Sommelsdijk (W.-I.)	n.-a.	4 „
id.	W. C. J. Smit . . .	commt. Argus.	non-actief . . .	1 Nov.
id. 2e „	P. H. D. Schuttevaer	oudste off. „	id.	„
id.	Jhr. C. A. L. van der Wijck	Argus. . . .	id.	„
Off. v. gez. 2e kl.	J. H. Roelants . . .	id.	id.	„
Off.v.adm. 1e „	G. J. Jutte	W/s. Amsterd.	overplaatsing Zeeland ingetrokken.	
id.	H. P. Winkelman .	non-actief . . .	Zeehond	20 Oct.[1])
Luit. t. z. 2e kl.	E. van Assum . . .	Sommelsdijk (W.-I.)	W/s. Amsterdam en non-actief.	
Off.-mach. 2e kl.	J. J. Knotter	bevorderd tot	off.-mach. 1e kl.	1 Nov.
Kapt. ter zee .	J. C. Jeekel.	commt. Evertsen	non-actief . .	„
Luit. t. z. 1e kl.	C. Kastelijn	1e officier „	id.	„
id.	id.	non-actief . . .	1e off. Bellona	16 „
id. 2e „	J. Hofstede	Evertsen . .	non-actief . . .	1 „
id.	K. F. Sluijs.	id.	id.	„
id.	J. Lugt	id.	id.	„
Adelb. 1e kl. .	C. J. E. Brutel de la Rivière	id.	Wachts. W/o.	„
id.	R. H. Arntzenius .	id.	id.	„
id.	W. J. H. v. Straaten	id.	Bellona.	„

1) Plaatsing Wachtschip Amsterdam ingetrokken.

Namen:	*Van:*	*Op:*	*Met:*
kl. J. D. de Blécourt	Evertsen	Wachts. W/o.	1 Nov.
„ O. W. J. Immink	id.	in comm. te W/o.	„
„ S. Bakker	id.	conserv. W/o.	„
kl. P. H. van Voorthuijzen	1e off. Bellona	non-actief	16 „
l. N. T. Warnsinck	Bellona	Kon. Wilh. d. Nederl.	1 „
kl. R. W. Boissevain	vergunning verl. tot het waarn. van een partic. betrekk. buiten het zeew. voor den tijd van 1 jaar, onder stilstand van n.-a.-trakt. en zonder opkl. i/d rangl.		21 Oct.
„ I. T. van Slooten	ged. Utrecht.	non-actief	1 Nov.
„ O. J. Grullemans.	adm. hosp. W/o.	id.	16 „
W. H. C. ten Brummeler	Kweeks. voor Zeev. te Leiden	adm. hosp. W/o.	„
J. M. Tromp	non-actief	Kweeks. voor Zeev. te Leiden.	„
kl. C. Pino	Kortenaer	non-actief	„
L. J. Janssen	non-actief	Kortenaer	„
„ D. J. Vrijdag	Zeeland	hospitaal W/o.	„
M. van Willigen	hospitaal W/o.	Zeeland	„
„ W. Moens	Bellona	non-actief	1 „
J. J. M. Baart	non-actief	Bellona	„
„ L. J. Ginjoolen	commt. Geep	Dept. v. Marine	„
„ H. H. O. v. Hecking Colenbrander	Geep	Marnix	„
„ J. W. Doijer	commt. Raaf	Dept. v. Marine	„
„ H. van Schreven	Raaf	non-actief	„
„ J. Soutendam	Commt. Brak	Dept. v. Marine	„
„ C. N. de Kruijff	Brak	non-actief	„
„ H. O. W. Planten	Commt. Hadda	id.	„
„ A. J. Kleijnenberg.	Hadda	id.	„
„ G. Fabius	Commt. Hefring	id.	„
„ J. H. Tours	Hefring	id.	„
L. van Verre	Marnix	id.	„
C. J. Canters	id.	ged. torpedol.	„
A. Quispel	Evertsen	Marnix	„
F. A. Smit Kleine	Marnix	non-actief	„
„ A. van Driessen Mareeuw	1e off. Krokodil	id.	„
L. F. H. Tuckermann	W/s. Helvoet	1e off. Krokodil	„
G. K. graaf van Hogendorp	Amstel	W/s. Helvoet.	„
„ A. J. Loke	Kortenaer	Amstel	„
„ J. F. Hosang	Marnix	non-actief	„
„ J. H. Ketjen	non-actief	Marnix	„
„ H. van Praag	op zijn verzoek eerv. ontslagen		26 Oct.

Rangen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	
id. 2e „	Jhr. C.'t Hooft Graafland	bevorderd tot	luit. t. z. 1e kl.	26
id.	H. van Schreven. .	Raaf	W/s. Helvoet .	1
id.	A. J. M. Nolet . . .	W/s. Helvoet .	non-actief . . .	16
id.	J. Lugt	non-actief . . .	W/s. Helvoet .	
id.	P. Landweer	Bellona.	non-actief . . .	
id.	W. van Braam. . .	non-actief . . .	Bellona.	
id. 1e „	I. T. van Slooten .	id.	bestemd O.-I. .	11
id. 2e „	J. P. Muller.	Zeehond	Wachts. W/o.	30
id.	id.	Wachts. W/o.	non-actief . . .	6
id.	G. R. J. Haentjens Dekker	id.	Zeehond	30
id.	G. A. Rietberg . . .	non-actief . . .	Wachts. W/o.	6
Vice-admiraal .	H. Quispel	gepensionneerd		1
Kapt. ter zee .	P. Zegers Veeckens	bevorderd tot schout-bij-nacht		
Kapt.-luit. t. z.	A. C. van der Sande Lacoste	„ „	kapt. ter zee . .	
Luit. t. z. 1e kl.	R. Reinders.	„ „	kapt.-luit. ter zee	
id. 2e „	C. J. van der Hegge Spies	„ „	luit. t. z. 1e kl.	
Schout-bij-nacht	P. Zegers Veeckens.	adj. Koningin direct. en comm[t]. Helvoet . . .		
Luit. t. z. 1e kl.	H. O. W. Planten .	Comm[t]. Hadda	perm. lid examen-commissie	
Kapt.-luit. t. z.	R. Reinders.	perm. lid examen-commissie	non-actief . . .	
Kapt. ter zee .	H. Velthuijzen . . .	op zijn verzoek eerv. ontslagen		1 Jan
Kapt.-luit. t. z.	S. K. Sybrandi. . .	bevorderd tot kapt. ter zee . . .		1
Luit. t. z. 1e kl.	W. A. Mouton , . .	„ „	kapt.-luit. ter zee	
id. 2e „	O. van Lennep. . .	„ „	luit. ter zee 1e kl.	
id.	E. van Assum . . .	Sommelsdijk (W..I.)	non-actief.	21 O

1) Op non-activiteitstelling ingetrokken.
2) Per particulier S.S. »Prinses Sophie.
3) Adjudant Koningin in buitengewonen dienst.
4) Op non-activiteitstelling ingetrokken.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten,
Beschrijvingen enz. door het Departement van Marine.
Afdeeling Hydrografie.

No. 98. Noordkust Java. Oostervaarwater van Soerabaja op 1 : 75.000.
's-Gravenhage. Juni 1899. Prijs *f* 1.00.
Schetskaarten van Nederlandsch Oost-Indië.
No. 34. Oostkust Celebes. Vaarwater naar de Kendari baai, op 1 : 30.000.
's-Gravenhage Juli 1899. Prijs *f* 0.25.
Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.
Tengevolge van bovenstaande uitgave is vervallen:
No. 98. Noordkust Java. Oostervaarwater van Soerabaja, op 1 : 75000. 1895.
No. 174. Baaien op de Zuid- en Westkust van Celebes.
1. Westkust Celebes. Pare Pare baai, op 1 : 50.000.
2. Zuidkust Celebes. Laikang en Malasoro baaien, op 1 : 100.000.
's-Gravenhage. Mei 1899. Prijs *f* 0.95.
Schetskaarten van Nederlandsch Oost-Indië.
No. 35. Oostkust Celebes. Straat Salabangka, op 1 - 100.000.
's-Gravenhage. Juli 1899. Prijs *f* 0.25.
Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.
Schetskaarten van Nederlandsch Oost-Indië.
No. 36.
a. Oostkust Borneo. Adang baai, op 1 : 100.000.
b. Oostkust Sumatra. Penaga geul (Tamiang-rivier), op 1 : 10.000.
's-Gravenhage, Juli 1899. Prijs *f* 0.25.
Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.
Beschrijving der Nederlandsche Zeegaten. Deel I. Zeegat van *Vlissingen* en *Schelde*, 4de druk, 1899. Prijs — *f* 0.50.
Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.
Verbeterblad No. 1 op „Ned. krt." No. 214. Noordzee. De Schelde van Vlissingen tot Antwerpen. 1892; corr. 1894. (op te plakken op genoemde „Ned. krt.")

Op aanvrage kosteloos te verkrijgen bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Schetskaarten van Nederlandsch Oost-Indië.

No. 37.

a. Oostkust Borneo. Tg. Sabau tot Tg. Giling, op 1 : 200.000.

b. Noordkust Celebes. Tg. Loetoenoh tot Tg. Kramat, op 1 : 60.000.

c. Oostkust Borneo. Mond der Pasir rivier, op 1 : 100.000.

's-Gravenhage, September 1899. Prijs *f* 0.25.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Vervallen is:

Schetskaart No. 26. Westkust Sumatra, Reede Sinkel, op 1 : 20.000. 1899.

Is geworden: nieuw plan No. 6 op „Ned. krt." No. 37. Plannen van ankerplaatsen op de Westkust van Sumatra. Blad III. 1892. corr. 1898.

No. 181. Chineesche Zee. Anambas eilanden, op 1 : 174.600.

's-Gravenhage, September 1899. Prijs *f* 1.60.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

No. 147. Plannen van ankerplaatsen in den Molukschen Archipel Blad I.,

Groote correctiën Augustus 1899.

De plans: Ambon. Kolenhoofd te Ambon, op 1 : 2.000 en Ambon. Reede Ambon, op 1 : 4.000 zijn **vervangen** door de plans:

Halmaheira. Dodinga-baai, op 1 : 75.000.

Ceram. Baai van Kottania, op 1 : 70.000.

Ceram. Besi-baai (Seleman baai), op ± 1 : 55.700.

Ceram. Reede Piroe, op 1 : 12.500.

's-Gravenhage, Augustus 1899. Prijs *f* 1.25.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Ten gevolge van genoemde uitgave **vervalt**:

Schetskaart No. 14. Moluksche Archipel. Dodinga-baai (Westkust Halmaheira). 1896. op 1 : 25.000.

No. 124. Vaarwaters en ankerplaatsen op de Oostkust van Borneo, Blad III.

1. Balik Papan baai, op 1 : 100.000, met plan : Reede nabij hoek van Balik Papan baai, op 1 : 25.000.

2. Pamoekang baai, op 1 : 100.000.

's-Gravenhage, September 1899. Prijs *f* 0.70.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Ter vervanging van No. 124. Vaarwaters en ankerplaatsen op de Oostkust van Borneo, Blad III. **Voorloopige kaart.**

Aanvullingsblad No. 1 op „Besch. der Ned. Zeeg." dl. III 1897, Goeree en Maas.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

No. 19. Sumatra O.-kust. Mond der Deli rivier, op 1 : 40.000. Groote correctiën 1899. 's-Gravenhage, October 1899. Prijs *f* 1.50.

No. 129. Borneo Zuidoostkust. Straat Laoet, op 1 : 100.000. Groote correctiën 1899. 's-Gravenhage October 1899. Prijs *f* 2.00.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

No. 156. Plannen van ankerplaatsen op Nieuw-Guinea, Groote correctiën, Augustus 1899.

De plans: No. 29. Nieuw-Guinea ZW.-kust. Bocht van Lakahia en No. 34. Waigeoe Z.-kust. Ankerplaats bij Saonek,

zijn **vervangen** door het plan:

No. 29. Nieuw-Guinea ZW.-kust. Bocht van Lakahia, (Etna baai of Kiroeroe) op 1 : 170.000.

's-Gravenhage, Augustus 1899. Prijs *f* 2.00.

Verkrijgbaar bij de Gebroeders VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

No. 202. Noordzee. Zeegaten van Goeree en Maas, 1889; Groote correctiën October 1899, op 1: 50.000.

's-Gravenhage, October 1899. Prijs *f* 2.50.

No. 122. Zuidoostkust Borneo, op 1: 200.000. Groote correctiën October 1899. 's-Gravenhage, October 1899. Prijs *f* 3.50.

Vervallen:

„Ned. krt." van de Zuiderzee op 1 : 50.000 (in vier bladen) zijnde:
No. 210a, Noordel. ged. Zuiderzee (Noordoostblad) 1846; corr. 1893.
No. 210b. „ „ „ (Noordwestblad) 1846; corr. 1893.
No. 211a, Zuidelijk „ „ (Zuidoostblad) 1848; corr. 1892.
No. 211b, „ „ „ (Zuidwestblad) 1848; corr. 1892.

Circulaires voor de Zeemacht.

D
No. 179. Opbergen en verwisselen van kompasrozen.

1. De plaats waar waarlooze kompasrozen aan boord worden opgeborgen, moet zoodanig gekozen zijn, dat zich geen ijzer- of staaldeelen op korteren afstand dan 1 dM. bevinden van de houten kistjes, waar die rozen worden bewaard.

2. Bij verwisseling van zijden kompasrozen moeten de afw. zoo spoedig mogelijk worden geverifiëerd, ten einde rekening te kunnen houden met een mogelijke verplaatsing van het 0-punt der nieuwe roos. Is deze indexfout grooter dan 4°, dan moet de roos ter herstelling worden afgegeven.

B
No. 183. Verhooging der toelagen voor onafgebroken bezit van het certificaat voor goed gedrag.

Onthouden der verhooging mag alleen plaats hebben onder omstandigheden, welke van dien aard zijn, dat zij, ingeval de verhooging reeds vroeger verkregen was, tot het ontnemen daarvan aanleiding zouden geven.

D
No. 182. Nieuwe voorschriften voor de behandeling van het visch-torpedomaterieel aan boord.

Bovengenoemd voorschrift is in druk verschenen, waaromtrent „dienstgeheim" is opgelegd.

Voor studie van officieren zijn bij de Directiën eenige exemplaren voorhanden, welke tegen ontvang-bewijs, telkens voor een maand ter lezing kunnen worden ontvangen.

Het „voorschrift tot behandelen der vischtorpedo's op de booten" is vervallen.

D
No. 184. Timmermansgereedschapskisten.

Op de Mag. Inv. B zullen ter verstrekking op de schepen worden opgebracht:

No. 48. Kisten, gereedschap timmerman, compl., groote, à *f* 60.—.

No. 49. Kisten, gereedschap timmerman, compl., kleine, à *f* 50.—.

De timmerlieden behoeven niet meer van eigen gereedschap te zijn voorzien.

No. 187. Premiën bij overgang tot een hoogere klasse bij de schietoefeningen met draagbare wapenen.

Aan zeemiliciens en personeel der Marine-reserve worden bovengenoemde premiën niet toegekend.

No. 185. Voorzorgen tegen het klemmen der hulzen van 7.5 cM.

Tot voorkomen van klemming, nadat een zeker aantal schoten gedaan is, moeten de patronen met een vettige lap worden afgewreven.

No. 186. Voorwaarden voor levering v. scheepsinventarisgoederen.

Opgaven van keuringsvoorwaarden in Nederland, van enkele artikelen, ten einde als leiddraad te kunnen dienen bij aankoop in het buitenland.

UITTREKSEL DER BEGROOTING VOOR KOLONIËN DIENSTJAAR 1900.

AFDEELING VIII.

Departement van Marine.

121. *Het Departement en de algemeene dienst.*

a. Toelage van den commandant der zeemacht en chef van het departement van Marine (1) . .	*f* 15 600
b. Traktementen van den secretaris en de verdere ambtenaren bij het departement, inkomsten van de officieren der Nederlandsche zeemacht daarbij gedetacheerd, en die der verdere geëmployeerden en bedienden, alsmede schrijfloonen (2)	171 600
c. Bureel- en lokaalbehoeften, telegrammen, briefporten en drukwerk	12 000
d. Onderhoud en herstelling van de woning van den commandant der zeemacht en chef van het departement van marine, en van de lokalen bij dat departement in gebruik	3 100
e. Keuring van stoomschepen	4 000

122. *Marine-etablissement en daartoe behoorende inrichtingen.*

a. Traktementen van den Directeur, den equipagemeester, de ambtenaren, de mindere geëmployeerden, de werkbazen en het inlandsch personeel bij het marine-etablissement te Soerabaija, alsmede inkomsten van de officieren en minderen der Nederlandsche marine daarbij gedetacheerd (5) . . .	309 176
b. Personeele toelagen	900
c. Premiën voor buitengewoon of verdienstelijk werk	3 000
d. Drinkwater, vivres-indemniteit en geneesmiddelen ten behoeve van het personeel bij het marine-etablissement te Soerabaija	8 000
e. Gewoon onderhoud en herstelling van de ge-	

bouwen, waterwerken en andere inrichtingen van het marine-etablissement te Soerabaija, voor zoover die worden uitgevoerd door den dienst der burgerlijke openbare werken . . . . f 16 00

f. Nieuwe werken, alsmede wijziging of uitbreiding van bestaande werken bij het marine-etablissement te Soerabaija . . . . *Memorie*

g. Gewoon onderhoud van het werfmaterieel en den inventaris der werf 65 000

h. Bouwen, herstellen, vernieuwen en ineenzetten van voorname vaar- en werktuigen, behoorende tot het etablissement te Soerabaija 38 000

i. Verlichting van het etablissement te Soerabaija 500

k. Bureel- en lokaalbehoeften, drukwerk en andere kleine uitgaven 3 200

123. *Steenkolenpakhuizen.*

a. Traktementen, toelagen en belooningen van het personeel voor het beheer en de admistratie der steenkolen-depots of met het toezicht daarover belast 2 070

b. Laad- en losmiddelen, weegtoestellen, kolenmanden, gereedschappen en verdere benoodigdheden . 2 000

c. Gewoon onderhoud en herstelling van de steenkolenpakhuizen met de daarbij behoorende laad-, los- en aanlegplaatsen en steigers 4 500

d. Nieuw aan te leggen werken voor de steenkolenpakhuizen (14) . . . . *Memorie.*

124. *Magnetische en meteorologische waarnemingen.*

a. Traktementen van den directeur, den onderdirecteur, den rekenaar en het inlandsch personeel bij het magnetisch en meterologisch observatorium (15) 30 160

b. Indemniteit voor bureel- en lokaalbehoeften, drukwerk en wetenschappelijke jaarboeken, onderhoud en herstelling van instrumenten, meubelen en inrichtingen voor de magnetische en meteorologische waarnemingen, drukken en uitgeven van de resultaten dier waarnemingen (17) 8 500

125. *Hydrographische dienst.*

a. Aanschaffing en transport van zeekaarten en gidsen en andere uitgaven ten behoeve van de kaartendepots, alsmede kosten voor het drukken en verspreiden van berichten voor zeevarenden . . . 500

b. Plaatsing van signalen, aankoop, onderhoud

ı transport van instrumenten en verdere kosten van ɜ hydrographische opnemingen . . . , . f	42 000
126. *Haveninrichtingen.*	
a. Traktementen, toelagen en huishuurindemni-ɪit van de havenmeesters en het verder personeel ij de havendepartementen, alsmede schrijfloonen (26)	175 785
b. Werving, kleeding en voeding van het per-ɔneel bij, alsmede huur van vaartuigen en roeiers ɔor de havendepartementen	5 600
c. Bijbouwing, vernieuwing en herstelling van ɜ gebouwen behoorende tot-, alsmede aanschaffing ı onderhoud van het materieel en verdere benoodigd-ɛden (uitgezonderd die genoemd in onderdeel *d* dezer ıderafdeeling) voor de havendepartementen (41) .	62 700
d. Bureel- en lokaalbehoeften, drukwerk, adver-ɜntie- en vertalingskosten	4 000
e. Verstrekking van drinkwater aan de schepe-ngen van bevriende Mogendheden in de havens van ſederlandsch-Indië	248 285
127. *Gouvernementsmarine, bebakening, kust-verlichting en loodswezen.*	
a. Traktementen van den inspecteur en den on-er-inspecteur, alsmede inkomsten van den gezagheb-er der gouvernementsmarine, bij het departement an marine gedetacheerd	26 640
A. Gouvernementsmarine.	
b. Werving van de inlandsche bemanning (43) .	17 000
c. Bezoldiging en toelagen van de gezaghebbers, tuurlieden, machinisten en leerling-machinisten, gra-ıficatiën voor eerste uitrusting, alsmede soldijen, ɔelagen, betalingen, die met de soldij worden verre-end, en kleeding van het inlandsch personeel (44) .	426 000
d. Schafting, daaronder begrepen ziekenkost en rinkwater	120 000
e. Geneesmiddelen, chirurgicale, pharmaceutische n verdere behoeften voor den geneeskundigen dienst	100
f. In- en uitloodsen en sleepen van vaartuigen, ılsmede kosten van wegwijzers, gidsen, tolken en ındere dergelijke personen bij reizen van die bodems ɾebezigd.	3 000
g. Indemniteit voor schrijfbehoeften aan de ge-ɪaghebbers der stoomschepen	1 250
h. Toelagen aan de gezaghebbers der stoom-	

schepen en aan de stuurlieden met den victualiedienst belast, bij dienstverrichtingen aan den wal . . f 63[illegible]

i. Soldijen, toelagen en gratificatiën aan eereteekenen verbonden . . . . 2[illegible]

k. Vacatieloon aan presidenten en leden der commissiën voor het afnemen van de examens voor de betrekkingen van stuurman, machinist en leerling-machinist 200

l. Kosten van uitzending van schepen . . 4 000

B. Bebakening en kustverlichting.

m. Onderhoud, aanschaffing en transport van benoodigdheden voor de bebakening, opvisch- en bergloon van bakens, alsmede onderhoud der verkenningsteekenen 20 000

n. Nieuw aan te leggen werken voor de bebakening en andere verkenningsteekenen . . . *Memorie.*

o. Traktementen en toelagen van het personeel voor de kustverlichting en van de mandoors over de bij de kustlichten te werk gestelde dwangarbeiders, alsmede daggelden van vrije koelies 172 476

p. Werving, voeding, kleeding, alsmede geneeskundige behandeling en verpleging buiten de militaire hospitalen van het personeel der kustverlichting, de mandoors en de dwangarbeiders . . . 29 000

q. Bureel- en lokaalbehoeften en drukwerk . 200

r. Onderhoud, herstelling en vernieuwing van de gebouwen behoorende tot- en ontsteking van-, alsmede benoodigdheden voor de kustlichten en de verlichting van de zeehoofden en seinlantaarns, alsmede huur van vaartuigen voor de gemeenschap met de kustlicht-etablissementen 36 000

s. Nieuw aan te leggen kustverlichting (51) . 39 000

t. Bezoldiging, toelagen en voeding der bemanning van de vaartuigen voor de bebakening en kustverlichting 40 000

u. Onderhoud en herstelling van, alsmede benoodigdheden voor de vaartuigen voor de bebakening en kustverlichting 8 000

C. Loodswezen.

v. Traktementen van den commissaris, de loodsen en het verder personeel bij het loodswezen (54) (57) 105 33[illegible]

128. *Personeel der zeemacht.* (63)

a. Schafting (daaronder begrepen ziekenkost en

drinkwater), (64) alsmede schadeloosstelling voor de rantsoenen jenever welke niet verstrekt worden (65) f 582 000

b. Geneeskundige behoeften, verpleging en transport van zieken, alsmede begrafeniskosten (66) . . 46 000

c. Soldij verbonden aan de Militaire Willemsorde en aan de Medaille voor Moed en Trouw . . . 150

d. Schadeloosstelling voor het gemis van schrijfbehoeften aan officieren der zeemacht en aan den oudstaanwezenden officier der mariniers . . . 2 600

e. In- en uitloodsen en sleepen van oorlogsschepen, alsmede kosten van wegwijzers, gidsen, tolken en andere dergelijke personen bij reizen van die bodems gebezigd (67) 6 000

f. Werving van inlandsche schepelingen (68) . 34 000

g. Soldijen, toelagen en kleeding van inlandsche schepelingen, proceskosten en andere dergelijke betalingen, die met de soldij worden verrekend . 148 000

h. Toelagen voor de regeling der verzending van particuliere brieven ten behoeve van het personeel der zeemacht, alsmede voor het beheer en de administratie der ten behoeve van het departement van marine in voorraad aanwezige levensmiddelen en andere goederen 1 200

i. Ontsmettingskosten en vergoeding van kleedingstukken en kooigoederen van het personeel der zeemacht, welke ter voorkoming van besmetting worden vernietigd. 100

129. *Materieel der zeemacht.* (71)

a. Aankoop en transport van hout tot aanvulling van den voorraad (72) 20 000

b. Aanbouw, herstelling en onderhoud van oorlogsschepen en vaartuigen der gouvernementsmarine, alsmede onderhoud en herstelling van hun inventaris (73) 275 000

c. Aanmaak of aanschaffing van goederen ten behoeve van oorlogsschepen en vaartuigen der gouvernementsmarine (74) 85 000

d. Aanmaak of aanschaffing van goederen ten behoeve van den magazijnsvoorraad (75) . . . 30 000

e. Kosten vallende op de opruiming van onbruikbaar geworden goederen afkomstig van schepen . 700

f. Kosten vallende op de opruiming van onbruikbaar geworden artikelen afkomstig van het marine-etablissement en het magazijn te Soerabaija . 200

g. Kosten vallende op de opruiming van on-

bruikbaar geworden artikelen afkomstig van andere onder het departement van marine behoorende diensttakken . . . . f	100
h. Aankoop en vervoer door den Indischen Archipel, alsmede verdere kosten van steenkolen en andere brandstoffen ten dienste van de stoomvaart (76)	697 000
i. Aankoop van steenkolen, speciaal bestemd voor het marine-etablissement, en kosten vallende op het lossen van steenkolen voor het depot aldaar (77)	42 000
k. Aanmaak, aanschaffing, onderhoud en herstelling van geschut, affutage, draagbare wapenen, ledergoed, projectielen, buskruit en andere zaken, op het materieel der artillerie betrekking hebbende .	50 000
l. Transport van materialen, scheeps-, machine- en artilleriebehoeften, geneesmiddelen, kleeding en andere artikelen (uitgezonderd levensmiddelen, hout voor den voorraad en steenkolen) ter voorziening van de oorlogsschepen, de vaartuigen der gouvernementsmarine en het marine-etablissement	38 000
130. *Reis-, verblijf- en transportkosten.*	
a. Reis-, verblijf- en transportkosten in Indië, met inbegrip van de traktementen, verschuldigd over het tijdvak tusschen het verlaten van een vorigen en het aanvaarden van een nieuwen post . . .	120 000
b. Uit- en terugzending naar en van Nederlandsch-Indië van personeel der Nederlandsche marine	102 000
131. *Voorschotten op traktement en andere inkomsten.*	
Hetgeen op voorschotten aan landsdienaren niet binnen dit dienstjaar wordt terugbetaald . . .	15 000
132. Onvoorziene uitgaven	150 000
Totaal der VIIIste Afdeeling . f	4 574 458

TOELICHTINGEN.

(1). De toelage is vastgesteld op f 1300 's maands, wanneer de commandant een gouvernementshuis bewoont, hetgeen thans het geval is.

Tijdelijk personeel:

1 kapitein ter zee of kapitein-luitenant ter zee . . f	9 900
1 kapitein-luitenant ter zee of luitenant ter zee 1ᵉ kl.	9 300
1 luitenant ter zee 1ᵉ klasse	5 700
3 luitenants ter zee 1ᵉ of 2ᵉ klasse, à f 5 700 . .	17 100
2 luitenants ter zee 2ᵉ klasse, à f 3900 . . .	7 800
1 inspecteur van administratie	9 000

officier van administratie 2e klasse	f 3 900
dirigeerend officier van gezondheid 1e of 2e klasse.	9 900
majoor-schrijvers, à f 1200	3 600
uitengewoon personeel.	6 000
eriodieke traktementsverhooging.	3 600

(2). Bij het Departement van Marine wordt 1 luitenant ter ›e en 2 schrijvers meer uitgetrokken, de twee laatstbedoelde tot ısver gevoerd in de rol van het wachtschip te Tandjong Priok ı de eerstgenoemde noodig om dienst te verrichten ter reede s het bedoelde wachtschip wordt opgeheven, wat in de bedoeling ;t en in drieërlei zin tot bezuiniging leidt, eensdeels doordien › den duur minder personeel in dienst zal zijn, anderdeels ›ordien de uitgaven van materieelen aard zullen afnemen en de derde plaats doordien het euvel zal ophouden dat het ›rsoneel van het wachtschip blootgesteld is aan den schadelijken vloed van het voortdurend verblijf op de reede, wat veel ziekte ı herhaalde evacuatiën ten gevolge heeft.

(5). Marine-etablissement:

irectie en administratie	f 33 180
Equipagewerf:	
equipagemeester (toelage)	7 400
officier-machinist 2de klasse (toelage) . . .	3 360
›ambten	9 648
Politie.	
onder-equipagemeester (toelage)	6 200
opziener en 4 portiers	9 000
Voor den in dienst zijnden baggermolen:	
›pperdredger en hopperbarge	12 576
Scheepsbouw:	
hoofdingenieur	12 000
ingenieurs, à f 3600	14 400
erken, teekenaars, opzieners, commandeurs, vice-commandeurs, bazen enz..	50 400
Marine-stoomwezen:	
officieren-machinist 2de klasse à f 2400 (toelage) .	7 200
›ekenaar, hoofdopziener, bazen, machinestellers .	36 600
Marine-magazijnen:	
magazijnmeester	8 400
oekhouder, commies, bewaarders, klerken, enz. .	40 704
Buskruitmagazijn te Kertosono:	
ıagazijnmeester en personeel	2 920
Geneeskundige dienst:	
geneesheer	6 600
ziekenoppasser	1 200

Tot verbetering van het administratief beheer der marine-magazijnen wordt het dringend noodig geacht aan het bewaarders-personeel eenige uitbreiding te geven. De raming heeft tot dat einde eene verhooging van f 12 000 ondergaan. Zij is daarentegen, behalve met f 3625 voor periodieke traktementsverhooging, verminderd met f 2400 wegens de opheffing van de betrekking van gezagvoerder bij den baggermolen en met f 1800 doordien het aantal vice-commandeurs van 3 op 2 is gebracht.

Onder de raming is voor het eerst begrepen de vivres-indemniteit van het Europeesch personeel bij het 3000-tons dok te Sabang.

Lagere raming, voor 1900 genoegzaam geacht.

Weder voor *memorie* geraamd, wegens de onzekerheid waarin men ten aanzien van de behoefte verkeert.

(14). Tot het oprichten van nieuwe werken zijn nog geen voorstellen gedaan. De post wordt daarom voorloopig weder voor *memorie* gevoerd.

(15).	1 directeur	f 5 400
	1 onderdirecteur	5 400
	rekenaar, assistenten, leerlingen, enz. .	24 760

Voor de periodieke traktementsverhooging is vermoedelijk f 400 meer noodig dan ten vorigen jare werd toegestaan.

(17). Daar voor 1900 ook dient gerekend te worden op de kosten van de in dat jaar te verrichten vierjaarlijksche opneming van het westervaarwater van straat Madura, wordt eene som van f 42 000 geraamd, zijnde nagenoeg evenveel al er in 1896 werd uitgegeven.

(26). Met het oog op de uitbreiding die het scheep-vaartverkeer in Palembang in de laatste jaren heeft ondergaan en die ten gevolge van de petroleum-industrie aldaar nog belang-rijk zal toenemen, wordt het noodig geacht een haven- en loods-dienst in te stellen voor de Moesi, Banjoe-asin en Lalang-rivieren. Deze maatregel zal — behalve eene dadelijke uitgaaf van f 34 000 voor vaartuigen en gebouwen — eene over verschillende onder-afdeelingen verdeelde hoogere jaarlijksche uitgaaf van f 32 000 veroorzaken, welke echter zal worden opgewogen door de heffing van een matig loodsgeld, waarvan de netto-opbrengst op ten minste f 37 000 wordt geschat.

Voornoemde bedragen van f 34 000 en f 32 000 zullen, indien de indienststelling van een onderhavenmeester noodig mocht blijken, respectievelijk tot f 40 000 en f 35 000 stijgen.

(41). f 25000 voor de dringend noodig gebleken aanschaffing van een tweede stoomvaartuig ten behoeve van het haven-departement te Batavia.

(43). In de laatste drie jaren werden, bij eene gemiddelde sterkte van 589 koppen, gemiddeld 248 koppen aangenomen. Op grond daarvan wordt tot het voltallig houden van

le voor 1900 op 561 koppen geraamde sterkte op de aanneming van 236 koppen gerekend. Voor hand- en aanbrenggeld (f 72 per hoofd voor eene verbintenis van 3 jaren) wordt mitsdien eene som van f 17 000 uitgetrokken.

(44). In overeenstemming met de nieuw getroffen regeling betreffende de bezoldiging van het inlandsch personeel der gouvernementsmarine (Indisch Staatsblad 1898 nº. 140) is daarvoor thans in ééns uitgetrokken eene som van f 146 034. Voor het Europeesch personeel, dat blijkens de detailcijfers hierboven aanzienlijk kan worden ingekrompen, is f 226 873 uitgetrokken, benevens f 48 260 wegens traktementsverhooging van de gezaghebbers, eerste-stuurlieden en eerste-machinisten, welke traktementsverhooging, voor zooveel de beide eerstbedoelde qualiteiten aangaat — voor de eerste-machinisten kwam zij reeds op de vorige begrooting voor — zonder vermeerdering van uitgaven kan worden verkregen door de zooeven bedoelde inkrimping van het Europeesch personeel. Niettegenstaande voor 1900 moet gerekend worden op één recherchevaartuig meer, is in het geheel voor het personeel der gouvernementsmarine toch f 1000 minder uitgetrekken dan voor 1899. Opmerking verdient daarbij dat de aldus verkregen besparing voor een klein deel het gevolg is van het buiten dienst stellen van twee adviesbooten, in verband met de voorgenomen indienststelling van 2 stoomvaartuigen voor de Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo.

(51). Het voornemen bestaat om in 1900 een aanvang te maken met de uitvoering van het op bladz. 47 der Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag der Tweede Kamer betreffende de Indische begrooting voor 1899 vermelde verlichtingsplan, met enkele wijzigingen van ondergeschikt belang. Daarom wordt voor het tot stand brengen van de meest noodzakelijke onderdeelen van dat plan eene som van f 30 000 aangevraagd, welke te splitsen is als volgt:

voor het bouwen van een lichttoren op de Aroebank ter Oostkust van Borneo	f 22 000
voor het bouwen van een lichtschip voor de monding der Barito-rivier (van het bouwen van een lichtschip voor de Koetei-rivier — monding Moeara Nicoba — bedoeld in de voornoemde Memorie van Antwoord, is voorloopig afgezien)	10 000
voor het oprichten van twee geleidelichten op de eilanden Soewangi en Anak Soewangi (straat Laoet, Zuidoostkust van Borneo).	7 000

(54). Daar de loodsdienst in straat Bali, waarvan nagenoeg geen gebruik meer wordt gemaakt, kan worden opgeheven, worden de daarvoor tot nog toe toegestane fondsen van de begrooting afgevoerd.

(57). Voor den loodsdienst voor de Moesi, Banjoe-asin en Lalangrivieren is het volgende personeel noodig:

6 loodsen van f 1800 tot f 2100 . . . . f 11 400
6 inlandsche loodsen, à f 900 . . . . . 5 400
bezoldiging van het inlandsch personeel voor het loodsstationschip 2 340

De bezoldiging van den loods, tevens havenmeester te Sembilang is van f 2400 op f 2100 gebracht.

(63). Alle kosten wegens bezoldiging van het personeel der Nederlandsche Marine bij de in Nederlandsch-Indië aanwezige zeemacht gedetacheerd, zijn op het Iste hoofdstuk uitgetrokken.

Op het IIde hoofdstuk blijven dus te ramen de verdere kosten van dat gedetacheerde personeel en de kosten van het inlandsch personeel.

(64). De sterkte der bemanning van de tot de Indische militaire marine en het auxiliair eskader behoorende bodems voor 1899 op 3383 koppen berekend, zal in 1900 vermoedelijk 3343 koppen bedragen, waaronder 20 aan den wal van de voeding zijn uitgesloten. Er wordt alzoo gerekend op 1 212 895 rantsoenen, waarvoor tegen den prijs van 48 cent, waarop het rantsoen in de laatste drie jaren gemiddeld is te staan gekomen, wordt uitgetrokken. . . . . f 582 190

Hierbij wegens verstrekking aan niet aan de marine behoorende personen.
waarvoor bij afronding is gesteld f 582 000.

Bovenstaande raming betreft alleen de voedingsmiddelen welke in Indië worden aangekocht.

(65). Hoofdzakelijk doordien het rantsoen 3 cents lager is berekend dan ten vorigen jare.

(66). De meeste geneeskundige behoeften worden door de zorg van het departement van oorlog ontboden uit Nederland en door middel van overdracht van bezwaar, ten laste van de afdeeling „Marine" van het Ie hoofdstuk verrekend.

(67). Op grond van de gemiddelde uitkomsten in de jaren 1896–1898.

(68). Voor 1900 dient gerekend te worden op de aanneming van 124 koppen.

Er wordt dus uitgetrokken:

voor handgeld (voor eene verbintenis van 6 jaar, f 20 per jaar) . . . . f 14 880
voor werfloon of aanbrenggeld (20 pct. van het handgeld) 2 976
Bovendien wordt voor handgeld en verhoogde premie bij reëngagement (art. 11 van het reglement, opgenomen in het Indisch Staatsblad 1884 nº. 229 a) geraamd 15 700

(71). De uitgaven ten laste van deze onderafdeeling, voor herstelling van schepen, behoorende tot het auxiliair eskader, worden door het Departement van Marine in Nederland gerestitueerd en verantwoord onder de Middelen.

(72). Aangezien slechts behoeft gerekend te worden op den aankoop bij particulieren van die houtsoorten, welke voor de werkzaamheden bij het marine-etablissement te Soerabaija noodig, doch niet in den voorraad aanwezig mochten zijn, wordt eene som van f 20 000, gelijk ten vorigen jare toegestaan, voor 1900 genoegzaam geacht.

(73). Voor 1900 wordt de behoefte geraamd op f 275 000, waarvan voor de schepen:

van het auxiliair eskader	f 60 000
„ de Indische militaire marine	145 000
„ „ gouvernementsmarine.	70 000

(74). Met het oog op de vermindering, welke de uitgaven in de laatste jaren hebben ondergaan, wordt eene raming van f 85 000 voldoende geacht.

van het auxiliair eskader	f 17 000
„ de Indische militaire marine	51 000
„ de gouvernementsmarine.	17 000

(75). Geraamd naar de gemiddelde uitkomsten in de jaren van 1896—1898.

(76). Er wordt geraamd voor de levering van Ombilien-kolen:

op Poeloe Weh (Sabangbaai) .	11 800	ton à f	15,80	f 186 440
te Tandjong-Priok	6 000	„ „	15,20	91 200
te Soerabaija , . . .	8 000	„ „	16,10	138 800
te Laboean-Deli.	1 200	„ „	21,80	26 160
op Poeloe Bajan (Riouw). .	400	„ „	22,20	8 830
te Djambi	200	„ „	21,20	4 240
te Pontjan Ketjil (Siboga). .	150	„ „	15,30	2 280

voor de aanschaffing van 14 800 ton Borneo-kolen .	f 208 420
„ „ „ „ 1 200 „ Cardiff-kolen .	41 280
voor vergoeding aan den aannemer voor de levering van de in Atjeh benoodigde kolen, berekend over 10 000 ton à f 6,50 en 1800 ton à f 4.50	73 100
voor het lossen en laden van kolen (waaronder niet begrepen de lossingskosten van de kolen in het depot te Soerabaija, die in onderdeel *i* zijn geraamd .	36 832
Verstrekkingen aan andere departementen . . .	110 000

Van het daarvoor uitgetrokken bedrag van f 697 000 zal vermoedelijk noodig zijn voor de schepen:

van het auxiliar eskader.	f 200 000
„ de Indische militaire marine	225 000
„ „ gouvernementsmarine (hieronder begrepen 4 recherchevaartuigen)	215 000

voor de vaartuigen ten dienste van de haveninrichtingen, de bebakening, de kustverlichting en het loodswezen f 40 000 en tot aanvulling van den voorraad 17 000

(77). Op grond van het gemiddeld kolenverbruik bij het marine-etablissement wordt evenals ten vorigen jare voor de levering van 3000 ton Koetei-kolen tegen den prijs van f 11.75 per ton eene som van f 85 250 geraamd.

Bovendien wordt voor het lossen van evengemelde en de in de vorige noot begrepen 8000 ton Ombilien-kolen en 2000 Borneo-kolen, zoomede van de uit Europa aan te voeren smeedkolen en cokes eene som van f 6750 aangevraagd.

STAAT VAN DE STERKTE DER ZEEMACHT IN NEDERLANDSCH-INDIË IN 1900.

	Europeesche bemanning	Inlandsche bemanning	TOTAAL.
Indische militaire marine.			
1 wachtschip te Soerabaija . . .	135	40	175
1 pantserdekkorvet (Sumatra) . . .	137	44	181
1 flottieljevaartuig (Java) . . .	75	29	104
1 „ (Borneo) . . .	75	27	102
1 „ (type Ceram) . .	55	27	82
5 flottieljevaartuigen (type Nias) . .	320	145	465
2 „ („ Lombok . .	114	54	168
1 stoomopnemingsvaartuig (Banda) . .	22	59	81
1 „ (van Gogh) .	27	54	81
3 torpedobooten (Cerberus) . . .	42	12	54
	1002	491	1493
Staf . .	17		17
Totaal . .	1019	491	1510
Auxiliair eskader.			
1 pantserschip (type Kortenaer) . .	255	54	309
2 pantserdekschepen (type Kortenaer) .	558	122	680
1 pantserdekschip (Koningin Wilhelmina der Nederlanden)	272	60	332
1 fregat (type Atjeh)	266	50	316
Totaal . .	1351	286	1637
Bovenrol . .	118	78	196
Totaal generaal . .	2488	855	3343

Voor aanbouw, uitrusting en uitzending van schepen is 287 000 en voor de aan het Departement van Marine hier te nde te restitueeren uitgaven ten behoeve van het bij de Indi- he zeemacht gedetacheerde personeel der Nederlandsche marine 95 000 meer geraamd moeten worden dan ten vorigen jare. ovendien is er 201 000 aangevraagd voor verbetering van kust- erlichting, haven- en loodsdienst.

Het nadeelig verschil tusschen de beide eindcijfers dezer af- eeling zou dan ook veel meer dan f 196 656 bedragen, indien iet onderscheiden andere posten, vooral die voor aanvulling an den steenkolenvoorraad en van den inventaris der marine- tillerie, alsmede voor aanmaak van goederen ten behoeve van rlogsschepen en vaartuigen der gouvernementsmarine, voor ermindering in aanmerking hadden kunnen komen.

De hoogere raming voor het personeel der zeemacht leidt itelijk niet tot vermeerdering van uitgaven, vermits de nieuwe geling der inkomsten van dat personeel, waarmede zij ver- and houdt, gepaard zal gaan met de intrekking der zooge- aamde Atjeh-toelagen, die als tijdelijke uitgaaf niet op de be- egrooting voorkwamen, maar in 1897 toch f 109 000 vorderden.

Ontvangsten in betrekking tot het departement van marine Nederlandsch-Indië. De ten laste van het VIde hoofdstuk er Staatsbegrooting te restitueeren kosten van herstelling bij marine-inrichtingen in Indië van bodems behoorende tot het uxiliair eskader der Nederlandsche marine en van verstrek- ingen aan naar Nederland terugkeerende schepen zijn f 13 000 ooger geraamd dan ten vorigen jare.

UITGAVEN IN NEDERLAND.

AFDEELING VIII.

Departement van Marine.

55. *Marine-etablissement en daarbij behoorende inrichtingen.*

a. Bijdrage aan het Departement van Marine in ederland tot restitutie van de jaarwedde van den pzichter bij de magazijnen en van een schrijver 1e lasse bij 's Rijks werf te Amsterdam . . . *f*	2 020
b. Inkomsten van een in Nederland gedetacheerd ndisch ingenieur voor het vak van scheepsbouw .	3 340

56. *Hydrographische dienst.*

Bijdrage aan het Departement van Marine in Nederland in de kosten van het hydrographisch bureau. 22 000

57. *Personeel der zeemacht.*

a. Restitutie aan het Departement van Marine in Nederland van door zijne zorg te doene betalingen ten behoeve van het personeel der Nederlandsche Marine, gedetacheerd bij de in Nederlandsch-Indië aanwezige zeemacht 1 829 886

b. Bijdrage aan het Departement van Marine in Nederland tot de bezoldiging van den adviseur-verificateur en den adjunct-verificateur van 's Rijks zee-instrumenten. 2 200

c. Opleiding van commandanten voor opnemingsvaartuigen in Indië, benevens daarmede in verband staande uitgaven 2 400

d. Opleiding van stuurlieden voor de gouvernements-marine en daarmede in verband staande uitgaven 4 234

e. Aanschaffing en uitzending van medailles en andere eereteekenen en verdere uitgaven daarmede in verband. 20

f. Aanschaffing en uitzending van levensbehoeften 70 0

g. Geneesmiddelen, chirurgicale, pharmaceutische en verdere behoeften voor den geneeskundigen dienst 15

h. Aanschaffing en uitzending van kleeding en equipementstukken voor de inlandsche schepelingen. 8

i. Uit- en terugzending naar en van Nederlandsch-Indië van personeel der Nederlandsche marine . . 183

58. *Materieel der zeemacht.*

a. Aanschaffing en uitzending van geschut, affutage, draagbare wapens, projectielen en verdere benoodigdheden behoorende tot den inventaris der marine-artillerie, benevens alle daarmede in verband staande uitgaven 70

b. Aanschaffing en uitzending van steenkolen . 25

c. Aanschaffing en uitzending van goederen tot aanvulling van de magazijnen en benoodigdheden voor den dienst der marine, niet onder de vorige begrepen 191

d. Aanschaffing en uitzending van instrumenten, boekwerken en andere benoodigdheden voor magnetische en meteorologische waarnemingen . . .	1 000
e. Aanschaffing en uitzending van benoodigdheden voor de bebakening en kustverlichting . .	78 000
f. Aanbouw, uitrusting en uitzending van schepen	1 113 000

TOELICHTINGEN.

57. De raming — over de op bijlage C vermelde sterkte berekend — is te splitsen als volgt:

vaste traktementen van zee-officieren	*f* 149 000
idem van officieren van gezondheid	34 300
idem van officieren van administratie . . .	27 700
idem van officieren-machinist	10 600
idem van onderofficieren	15 075
zeetraktementen, soldijen en toelagen van het Europeesche personeel	1 588 811
drukwerk	2 500
	f 1 828 886

De vermeerdering welke de raming heeft ondergaan, staat in verband met eene voorgenomen nieuwe regeling der inkomsten van het personeel, waaromtrent wordt verwezen naar de Memorie van Toelichting van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor 1900, en die gepaard zal gaan met de afschaffing der zoogenaamde Atjeh-toelagen, welke totnogtoe, als zijnde eene tijdelijke uitgaaf, niet op de Indische begrooting werden uitgetrokken, doch waarvoor in 1896 f 140 000 en in 1897 f 109 000 werd betaald.

„Subsidie aan de kweekschool voor machinisten te Amsterdam". Vervalt voor 1900.

58. Tot bestrijding van de laatste betalingstermijnen en de kosten van uitrusting en uitzending van de reeds in aanbouw zijnde schepen (2 torpedobooten, 1 flottieljevaartuig, 1 opnemings- en 1 recherchevaartuig) wordt eene som van f 1 063 000 noodig geacht. De overige f 50 000 zijn bestemd om in 1900 weder een stoomschip voor de gouvernementsmarine op stapel te zetten.

MARINEBEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1900.

VOORLOOPIG VERSLAG.

ORGANISATIE EN PLAN VAN AANBOUW.

§ 1. Enkele leden wezen opnieuw op het steeds klimmend cijfer der voor de marine gevorderde jaarlijksche uitgaven en herhaalden de klacht dat met deze zware geldelijke offers nagenoeg niets is bereikt, aangezien wij nog steeds over zeer onvoldoend materieel beschikken. Zij waren van oordeel, dat ons de financieele kracht ontbreekt onze zeemacht aan billijke eischen te doen beantwoorden, waarbij zij tevens de aandacht vestigden op de snelle vorderingen der wetenschap op het gebied van scheepsbouw, ten gevolge waarvan nieuw aangebouwd materieel spoedig weer veroudert en waardeloos wordt. Daarom achtten zij het niet gerechtvaardigd op den tegenwoordigen voet voort te gaan met de reconstructie der vloot en verlangden zij dat men zich voorshands zou bepalen tot het aanschaffen van torpedo-materieel, zoowel voor Indië als voor Nederland. Hiertoe bestaat, huns inziens, te meer aanleiding, waar toch al onze marine-autoriteiten het hierover eens zijn, dat van slag leveren in open zee voor onze zeemacht geen sprake kan zijn.

Zeer vele andere leden kwamen tegen bovenstaande beschouwingen met nadruk op en wezen er op dat voor de verdediging onzer koloniën eene vloot van strijdwaardige schepen, zij het dan ook op bescheiden schaal, een onmisbaar vereischte is, terwijl ook voor de Nederlandsche defensie — al kan van slag leveren in open zee uit den aard der zaak geen sprake zijn — over een materieel beschikt moet kunnen worden, voldoende voor de verdediging onzer zeegaten, voor zoover deze niet aan de landmacht kan worden overgelaten, en voor de handhaving onzer neutraliteit. Dit is eene noodzakelijke voorwaarde voor het behoud van ons onafhankelijk volksbestaan. Onze zeemacht op de daartoe vereischte sterkte te brengen en te houden, gaat, zoo meenden zij, onze financieele krachten niet te boven, mits de voor vernieuwing en onderhoud van materieel bestemde gelden op doelmatige wijze worden besteed. Dezerzijds werd dus geenszins gedeeld in den wensch dat het aanbouwen van nieuw materieel zou worden gestaakt, doch werd integendeel verlangd dat daarmede krachtig zou worden voortgegaan.

§ 2. Onder laatstgenoemde leden bestond intusschen geen eenstemmigheid ten aanzien van de vraag of de verdere aan-

bouw behoort te geschieden op den voet der in de Memorie van Toelichting opgenomen organisatie der zeemacht.

Eenigen hunner hadden met voldoening en waardeering kennis genomen van de duidelijke ontwikkeling van 's Ministers denkbeeld omtrent de samenstelling en inrichting van het marinematerieel. Zij betuigden hunne ingenomenheid met zijne verklaring, dat hij, wat de door de zeemacht te bewijzen diensten in het algemeen betreft, instemt met de uiteenzetting, die daarvan in de Memorie van Toelichting der marinebegrooting voor 1897 door den toenmaligen Minister VAN DER WIJCK is gegeven. Ofschoon de Minister naar het daar ter zake medegedeelde meent te kunnen verwijzen, geeft hij toch zijnerzijds — in verband met zijne aanvrage van gelden voor aanschaffing van materieel, speciaal voor de landsdefensie — eene omschrijving van de taak, die hij bij de verdediging van Nederland aan de zeemacht wenscht opgedragen te zien en uit die omschrijving blijkt, dat hij inderdaad, ook wat zijne opvatting van dit deel van den werkkring onzer marine betreft, niet principieel afwijkt van die van zijn genoemden ambtsvoorganger.

Volgens de mededeeling op bladz. 2 der Memorie van Toelichting, heeft de Minister omtrent het geheele plan van maritieme defensie en van het daarvoor benoodigde materieel overleg gepleegd met zijn ambtgenoot van Oorlog en in die omstandigheid achtten de hier aan het woord zijnde leden voldoenden waarborg gelegen, dat de schepen die hij voor de landsverdediging bestemd wenscht te zien, ook werkelijk voor dat doel het meest aanbeveling verdienen.

Waar nu die leden bovendien van oordeel waren, dat het materieel, hetwelk de Minister voor den Indischen en voor den algemeenen dienst noodig acht, aan de te stellen eischen voldoet, had de ontworpen organisatie met het daarop steunend plan van aanbouw hunne volle instemming en spraken zij den wensch uit, dat volgens dat plan — waarvan de kosten van uitvoering in haar geheel door de Staten-Generaal kunnen worden overzien — de reconstructie der oorlogsvloot zou worden voltooid.

Vaststelling eener organisatie bij de wet of bij algemeenen maatregel van bestuur kwam hun — doch ook meer anderen, die overigens het organisatieplan van den Minister, bepaaldelijk wat het materieel voor de Nederlandsche defensie betreft, met onverdeelde instemming hadden begroet — niet wenschelijk voor, vooral met het oog op de snelle vorderingen van wetenschap en techniek op het gebied van scheepsbouw, waarmede, bij tot stand komen eener zoodanige bindende regeling als grondslag voor de verdere vernieuwing der vloot, niet of althans slechts in zeer onvoldoende mate rekening zou kunnen worden gehouden.

Intusschen hadden sommigen liever gezien, dat de gelden voor nieuwen aanbouw bij suppletoire begrooting waren aangevraagd, op de gronden daarvoor bij herhaling vroeger ontwikkeld.

§ 3. Bij verscheidene andere leden had het feit, dat de Minister zich bepaalt om bij de voorbijgaande jaarlijksche begrooting waarop gelden voor nieuwen aanbouw voorkomen, zijne denkbeelden omtrent de organisatie der zeemacht te ontwikkelen, teleurstelling en ontstemming gewekt. Reeds herhaaldelijk, zoo merkten zij op, is er van de zijde der Kamer op gewezen, dat slechts dan een einde kan komen aan het stelselloos aanschaffen van nieuwe schepen en de vereischte waarborg kan worden verkregen voor een doelmatig gebruik der voor aanbouw toegestane gelden, wanneer de reconstructie der vloot wordt voortgezet op den grondslag eener bij de wet vastgestelde organisatie van het marinematerieel, steunende op een binnen de grenzen onzer financieele krachten uitgewerkt stelsel van verdediging van moederland en koloniën. Tegelijkertijd werd er dan bij de Regeering op aangedrongen, vooreerst, de diensten, die *naar het oordeel van alle betrokken autoriteiten,* de zeemacht in Indië en in Nederland zal hebben te bewijzen, zoo scherp mogelijk omlijnd aan te geven, met vermelding van de middelen, die *volgens dezelfde autoriteiten* voor de vervulling dier taak gevorderd worden, zulks onder uiteenzetting van de gronden waarop het oordeel omtrent beide punten berust; voorts een op die wijze ontworpen organisatieplan, los van elk verband met eene marinebegrooting en vergezeld van eene wetsvoordracht, strekkende om het de noodige vastheid te geven, op zoodanig tijdstip bij de Staten-Generaal in te dienen, dat dezen het zonder overijling zouden kunnen overwegen.

In stede nu van aan dien aandrang gehoor te geven — waarvoor te meer reden bestond, omdat de organisatie van het materieel der zeemacht op hare beurt de basis moet zijn van de organisatie van het personeel en dus onzekerheid en onvastheid ten aanzien van eerstgenoemde organisatie ook van nadeeligen invloed is op laatstgenoemde — bepaalt de Minister zich tot de uiteenzetting van „zijne denkbeelden" omtrent sterkte en samenstelling van het marine-materieel in eene begrootingstoelichting „in het vertrouwen dat de Staten-Generaal daarin genoegzamen grond zullen vinden om den verderen opbouw van de vloot geregeld te doen voortzetten".

De leden, hier aan het woord, stelden zich de vraag, of zij onder die omstandigheden nog langer mochten medewerken tot het beschikbaar stellen van gelden voor nieuwen aanbouw. Ernstige overweging van die vraag achtten zij te meer noodig, waar bij deze begrooting credieten worden aangevraagd voor materieel, *niet* voor den Indischen en den algemeenen dienst, doch *uitsluitend* bestemd voor de landsdefensie. Bij de verdediging toch van Nederland heeft de marine slechts eene ondergeschikte rol te vervullen, slechts steun te verleenen aan de landmacht, op wie in deze de hoofdtaak rust. Vooraf dient vast te staan het stelsel van landsverdediging, het aandeel door de land- en zeemacht daarin te nemen, de middelen waarover voor de toepassing van het stelsel beide deelen der krijgsmacht zullen

moeten kunnen beschikken. Herinnerd werd hierbij dat ook de Minister, in de zitting der Tweede Kamer van 16 December 1898, sprekende over het aanvragen van gelden voor de Nederlandsche verdediging, verklaarde het eens te zijn met hen „die meenen dat vooraf zal moeten worden vastgesteld het stelsel, waarop de verdediging berust, ten einde den noodigen aanbouw en de daaraan verbonden kosten te kunnen overzien".

Men wees er echter tevens op dat het oogenblik om deze aangelegenheid thans tot eene beslissing te brengen, allerongelukkigst gekozen is, waar bij de jongste Troonrede een wetsontwerp tot regeling van de samenstelling der landmacht in uitzicht is gesteld, bij de behandeling waarvan het vraagstuk dier verdediging en van de daarvoor te stellen eischen aan de orde zal komen en waarvan de aanneming feitelijk omtrent het stelsel der landsverdediging beslist en daaraan tevens wettelijk sanctie geeft.

Van hoe groot belang het is, dat tot aanschaffing van materieel voor den dienst hier te lande, niet wordt overgegaan, blijkt maar al te duidelijk uit de geschiedenis onzer Marine gedurende de laatste 35 jaren. Zij leert hoe het niet in gemeen overleg en naar een vooraf vastgesteld plan handelen door de Departementen van Oorlog en Marine in het verleden niet alleen ongunstig op de inrichting der kustverdediging heeft gewerkt, maar vooral ten nadeele is gekomen van de zeemacht, waar het ten opzichte van het daardoor gevorderde drijvend materieel elken Minister in de gelegenheid stelde naar eigen bijzondere inzichten te behandelen. Zoo week de Minister PELS RIJCKEN — ofschoon het rapport der commissie voor de kustverdediging van 1864 tot grondslag nemende — reeds in 1866 af van de beginselen welke door die commissie ten opzichte van het aan te schaffen materieel op den voorgrond waren gesteld en deed hij de ramschepen type „Stier" en „Buffel" bouwen, die in den zin van het door die commissie voorgestelde noch vleesch, noch visch waren.

Zijn opvolger, de Minister BROCX, kwam hierop terstond terug en keerde weder tot de beginselen van genoemde commissie, doch meende de door deze voorgestelde twee typen van schepen — ramschepen en monitors — in één type te kunnen samenvatten en bouwde de zoogenaamde rammonitors, die in dien zin niet anders dan „failures" genoemd kunnen worden. Voorts deed deze Minister — en zijne opvolgers gingen op dien weg voort — vaartuigen bouwen, die in het stelsel der commissie volstrekt niet pasten, in de zeegaten niet te gebruiken waren en wezen op eene verplaatsing van de verdediging der zeegaten naar meer binnenwaarts. Aan het getal van deze vaartuigen, stoomkanonneerbooten, ook wel „staunches" — naar den eersteling in Engeland — genoemd, werd eene buitengewone uitbreiding gegeven, die zeker wel verband hield met het feit, dat toen, na de aanneming van de Vestingwet in 1874, de landmacht harerzijds in gebreke bleef de werken — waaronder

zeer belangrijke — die de commissie van 1864 had voorgesteld en waarop het aangeschafte marinematerieel steunde, tot stand te brengen, daardoor aan de zeemacht een grooter aandeel in de plaatselijke verdediging werd toegekend dan in de bedoeling had gelegen van meergenoemde commissie en geacht kon worden rationeel te zijn.

Nadat de nadeelige gevolgen van dit stelselloos handelen hun invloed op den geheelen toestand der zeemacht hadden doen gelden en niet langer konden worden ontkend, werd in 1890, op aandrang der Tweede Kamer, eene commissie benoemd om de taak der zee- en landmacht te herzien en omtrent de, voor uitvoering van de door haar aan te geven taak gevorderde middelen nadere voorstellen te doen, die de basis zouden kunnen vormen voor de ter hand te nemen reconstructie der oorlogsvloot. De gevolgen van de voorstellen dier commissie werden echter noch door den Minister van Oorlog, noch door dien van Marine aanvaard. De toestand bleef dus onveranderd en de opvolgende Ministers van Marine gingen voort bij het aangeven van het gevorderde materieel hunne bijzondere inzichten te ontwikkelen en hunne aanvragen daarop te baseeren.

Tot dusver was het materieel voor de landsverdediging daarbij slechts indirect betrokken, in zooverre namelijk de Ministers meenden, dat van het voor den dienst in Nederlandsch-Indië aangeschafte materieel, gedeeltelijk ook bij de landsverdediging partij kon worden getrokken. Doch thans is het anders; de op deze begrooting voorkomende aanvragen gelden materieel, uitsluitend voor de landsverdediging bestemd.

Met het oog op de kostbare teleurstellingen, als gevolg van het verzuim van gezamenlijke regeling van de taak der land- en die der zeemacht en op de ten aanzien van belangrijke defensievragen, sterk uiteenloopende inzichten van opvolgende Ministers van Oorlog en van Marine, is het, men herhaalde het, dringend noodzakelijk, dat vóór alles een algemeen verdedigingsplan worde vastgesteld met nauwkeurige omschrijving van de taak, die elk van de beide deelen der krijgsmacht zal hebben te vervullen en met aanwijzing van de daarvoor gevorderde middelen.

Beter ware het dat door de Departementen van Oorlog en Marine te zamen voorstellen gedaan werden omtrent de verdediging van het land aan de zeezijde, en deze tot grondslag te nemen voor eene kredietaanvrage voor de defensie-schepen; dan had men althans eenigen waarborg voor eene juiste verdeeling der door land- en zeemacht te bewijzen diensten en voor de doelmatigheid van het aangevraagd materieel, doch van zoodanige voorstellen is geen sprake.

De Minister van Marine legt in de Memorie van Toelichting thans eenvoudig zijne denkbeelden neer, nadat door hem „in overleg met den Minister van Oorlog het geheele plan van maritieme defensie en van het daarvoor benoodigde materieel nogmaals aan een nauwkeurig onderzoek onderworpen (is) en is nagegaan, wat als minimum noodig is aan materieel voor de

dediging van de Nederlandsche zeegaten en voor het optreden gunstige gelegenheid op de kust". Wat wordt hier bedoeld, vroeg men, met „het *geheele* plan van maritieme defensie?" e heeft het plan ontworpen en vastgesteld en waarop berust ? Heeft, zoo werd voorts gevraagd, ook overleg plaats gehad t den Generalen Staf en is het overleg beperkt gebleven tot *maritieme* defensie, of heeft het zich uitgestrekt tot het ensieplan in zijn geheel?

's Ministers omschrijving van de taak der zeemacht bij de dsverdediging en de daarop steunende organisatie van het ensiematerieel gaven overigens aanleiding tot de volgende gen en bedenkingen.

Verscheidene leden, met den Minister van oordeel zijnde, het „eigenlijk gewenscht (zoude) zijn, ook de verdediging de zeezijde aan de landmacht over te laten", betoogden , waar practische bezwaren zich tegen die regeling verzetten, nans zooveel mogelijk kracht gezocht moet worden in kustten, landbatterijen en torpedoversperringen en de medewerking zeemacht tot het strikt noodzakelijke beperkt behoort te ven. De door den Minister aan de zeemacht toegedachte taak er werd bij de bespreking van de onderdeelen van 's Ministers lsel nader op gewezen — voldoet echter aan die voorwaarde t. Die taak reikt zelfs verder dan eene zuiver defensieve dediging, welke toch, volgens de Memorie van Toelichting bladz. 2 — door het systeem onzer zeedefensie geëischt rdt. Immers leest men op dezelfde bladzijde dier Memorie in de havens ook altijd „eenige zware zeewaardige schepen" wezig moeten zijn, die, behalve hunne bestemming tot het ersteunen der landversterkingen, „tot taak zullen hebben als de kans daartoe gunstig is, den vijand afbreuk te doen de kusten"; zij moeten, zoo luidt het verder, „geschikt zijn bij alle weerstoestanden, noodweer uitgesloten, op de kust te treden". De Minister verlangt derhalve, zooals ook blijkt de Memorie van Toelichting der suppletoire begrooting voor 8, een offensief optreden buitengaats, doch daarmede kent — er werd met nadruk op gewezen — aan de zeemacht e rol toe, die onze krachten verre te boven gaat.

Van andere zijde werd tegen het bovenstaande ingebracht eene defensieve verdediging — „*zuiver* defensieve" achtte n eene minder juiste terminologie — offensieve handelingen t uitsluit en dat daarmede dus rekening behoort te worden ouden bij het bepalen van het aantal en het type der schepen. offensief optreden kan dringend geboden zijn om den vijand beletten reeds terstond voordeelen te behalen die niet in houding staan tot de daartoe gebezigde middelen.

Dit toegevende, meenden toch sommige leden dat desniettemin schepen, waarvan hier sprake is, hun karakter behooren te leenen aan de bij de verdediging der zeegaten door haar te wijzen diensten en niet aan een optreden op de kust, waar-

door men tot het stellen van te hooge eischen zou komen.

Door verschillende leden werd er te meer op aangedrongen den werkkring der marine hier te lande zooveel mogelijk te beperken, omdat zij hetgeen op het defensiematerieel kan worden bespaard, bestemd wilden zien voor versterking van het auxiliair eskader.

Gevraagd werd, of met het oog op het tusschen de Ministers van Marine en van Oorlog gepleegd overleg mag worden aangenomen, dat bij oplegging aan de zeemacht van de hier bedoelde taak, naar het oordeel van laatstgenoemden Minister, met de thans aanwezige kustversterkingen kan worden volstaan en in hoeverre ingrijpende wijzigingen in bewapening en bescherming van de bestaande werken gevorderd worden om die in staat te stellen aan hunne bestemming te voldoen.

Door enkele leden werd in verband met het laatste nog opgemerkt, dat uit hetgeen in de Memorie van Toelichting voorkomt omtrent het in staat van verdediging brengen van kustforten en het leggen van torpedoversperringen opnieuw de noodzakelijkheid blijkt, deze verdedigingsmiddelen onder het beheer van het Departement van Marine te brengen in het belang eener betere samenwerking met het drijvend defensie-materieel.

Stelling van den Helder.

Verscheidene leden achtten het niet twijfelachtig dat de zeemacht, om de diensten te kunnen bewijzen, die de Minister als hare hoofdtaak beschouwt bij de verdediging van de Stelling den Helder, zóó krachtig zou moeten zijn dat de landversterkingen grootendeels, zoo al niet geheel, hunne beteekenis zouden verliezen. Immers, zoo merkten zij op, is het niet aan te nemen dat bij het dreigen van een oorlog, eene poging, b.v. om de zeegaten van het Vlie en Texel te blokkeeren, met eene zóó zwakke vijandelijke macht zou worden ondernomen, dat zij zou kunnen worden belet door de daarvoor door den Minister aangewezen, betrekkelijk geringe maritieme middelen.

De Minister wil voorts de zeemacht ook bezigen om „bij gunstige gelegenheid op de kusten den vijand te bestoken en afbreuk te doen". Hiertegen kwam men op, onder verwijz[illegible]ng naar hetgeen reeds in het algemeen tegen een offensief optre[illegible]en buitengaats in het midden is gebracht.

In verband met bovenstaande bedenkingen hadden [illegible]eze leden bezwaar tegen de opneming in het organisatieplan va[illegible] d[illegible] hierbedoelde „5 pantserschepen" en meenden zij dat met mi[illegible]de kostbare schepen kan worden volstaan en zulks te meer, [illegible]a[illegible] nog een drietal van die kostbare schepen zou moeten wo[illegible]d[illegible] aangebouwd voor dat doel. Met betrekking tot optreden bui[illegible]te[illegible] gaats verklaarden meerderen dat zij het eene roekeloos[illegible]he[illegible] zouden achten die schepen te gebruiken ter bestrijding van [illegible]e[illegible] vijandelijke scheepsmacht, waarschijnlijk grootendeels same[illegible]ng

steld uit pantserschepen en uit zwaar gepantserde kruisers met 10 à 12 000 ton waterverplaatsing en meer.

Overigens werd verwezen naar hetgeen in het Voorloopig Verslag der suppletoire begrooting voor 1898 omtrent deze schepen, in verband met de Nederlandsche defensie, in het midden is gebracht.

„Wat de verdediging van Nederland betreft" — zoo leest men daar in § 3, alinea 14 — „daarvoor verdient het schip wegens zijne groote afmetingen nog minder aanbeveling dan de verbeterde „Kortenaers". Voor de landsdefensie zijn schepen met groote kolenberging niet noodig. Hier toch kunnen de schepen iederen dag ter aanvulling van den kolenvoorraad binnenvallen. Bij behoud van grooter afmetingen kan, bij opoffering der groote kolenberging, zwaarder geschut of betere bescherming worden verkregen, waardoor de strijdwaarde wordt verhoogd, of wel — hetgeen de voorkeur verdient — men bouwe voor de landsdefensie goedkooper schepen".

Havens van IJmuiden en van den Nieuwen Waterweg.

Gevraagd werd of het ook als eene vrucht van het met het hoofd van het Departement van Oorlog gepleegd overleg te beschouwen is dat voor de verdediging van den toegang tot de haven van IJmuiden naast de werken der landmacht slechts op 3 groote torpedobooten moet worden gerekend. In de vergadering der Tweede Kamer van 20 December 1897 verklaarde de tegenwoordige Minister van Oorlog, bij de bespreking van de vrije vaart op het Noordzeekanaal, er „met een enkel woord op te moeten wijzen, dat deze zaak in het nauwste verband staat met eene vloot, of liever *met schepen werkelijk in staat* de haven van IJmuiden open te houden. Zijn wij" — zoo vervolgde de Minister — „niet in het bezit van eene behoorlijke *scheepsmacht*, waardoor de haven opengehouden kan worden, wat hebben wij dan aan eene vrije vaart?" Is de Minister thans op die meening teruggekomen, dan zouden de leden die dit punt ter sprake brachten gaarne de beweegreden kennen, die tot die veranderde zienswijze heeft geleid.

Ook wenschte men nader in het licht te zien gesteld dat voor de verdediging van den toegang tot den Nieuwen Waterweg, het aldaar aanwezige fort met toevoeging van een drietal torpedobooten voldoende zal zijn en dus ander marine-materieel kan worden ontbeerd.

Zeegaten van Goeree, het Hollandsch Diep en het Volkerak.

Ook hier bestaan de in het begin van een oorlog door de marine te bewijzen diensten, evenals in de Stelling van den Helder, voor een groot deel in het bewaken van de zeegaten, ten einde de mobilisatie, het in staat van verdediging brengen der kustforten en het versperren der vaarwaters mogelijk te

maken. In verband met de reeds vroeger hiertegen ingebrachte bezwaren, achtten verscheidene leden het niet gerechtvaardigd voor de verdediging dezer drie vaarwaters een drietal kleine pantserschepen te bestemmen, waarvan er nog twee, elk ad f 2 100 000, zullen moeten worden aangebouwd; zulks te minder, waar door den Minister wordt geconstateerd — eene conclusie die, naar men vertrouwde, ook het resultaat is van het door hem met zijn ambtgenoot van Oorlog gehouden overleg — dat, mocht eventueel het Hellegat verbeterd worden", ook daar „de verdediging met meer succes met geschut, aan den wal opgesteld, zal kunnen geschieden". Men meende dat het verre de voorkeur verdient, voor de verdediging van het Hellegat een fort te bouwen en zoo noodig een tweede voor het Zuiderdiep waarbij men er echter tevens op wees dat de verbetering van het Hellegat, het Aardappelengat veel van zijne capaciteit zal doen verliezen, zoodat het binnendringen van Zuiderdiep door diepgaande schepen, dan waarschijnlijk niet meer te vreezen zal zijn. Doch aangenomen dat *twee* forten noodig zijn, dan toch zullen deze, naar het voorkwam, zeker minder kostbaar zijn dan bedoeld drietal schepen, vooral op den duur met het oog op de onderhoudskosten en de kosten der bemanningen. Kwamen deze forten tot stand, dan zouden de bestaande sterkten te Willemstad, Klundert en Ooltgensplaat geslecht kunnen worden en de daaruit voortspruitende baten in mindering kunnen komen van de kosten dier forten. Men drong er op aan dat de Minister omtrent dit punt met zijn ambtgenoot van Oorlog in nader overleg zou treden, te meer, omdat de oprichting van een fort bij het Hellegat het financieel bezwaar tegen het verbeteren van dat vaarwater zou doen vervallen. De totstandkoming dier verbetering, op zoodanigen voet dat diepgaande schepen langs het Brouwershavensche zeegat op het Hollandsch Diep kunnen komen, werd voor tal van handelsbelangen zeer gewenscht geacht en zou daardoor kunnen worden bevorderd.

Van andere zijde werd de meening uitgesproken dat bedoelde fortenaanleg, schepen als hierbedoeld niet overbodig zou maken.

De Zuiderzee en hare toegangen (de Vliegaten daaronder begrepen) in den tegenwoordigen toestand.

Voor de verdediging van de Zuiderzee en hare toegangen wenscht de Minister onder meer 3 ongepantserde monitors te bestemmen. Betwijfeld werd of die schepen — elk ad f 1 280 000 — voor dat doel aanbeveling verdienen. Men wees er op dat bij andere marines schepen van het Duitsche type „Wesp" niet meer worden aangebouwd en kon er zich met het oog hierop, te minder mede vereenigen dat bedoelde vaartuigen in het plan van aanbouw zijn opgenomen, waar volgens dat plan de eerste monitor niet vóór 1905 op stapel zal worden gezet. Wordt met het oog op de Stelling den Helder meer materieel noodig geacht om het binnendringen van den vijand door de Vliegaten

te beletten, dan zouden, volgens de hier aan het woord zijnde leden, gepantserde schepen de voorkeur verdienen boven ongepantserde monitors.

Voor de verdediging der Zuiderzee kan, huns inziens, worden volstaan met snelle kanonneerbooten.

De Wester-Schelde.

In verband met de mededeeling in de Memorie van Toelichting dat de Minister het *geheele* plan van maritieme defensie, in overleg met zijn ambtgenoot van Oorlog, aan een nauwkeurig onderzoek heeft onderworpen, werd er de aandacht op gevestigd, dat in 's Ministers stelsel met geen enkel woord gewag wordt gemaakt van de verdediging der Wester-Schelde, hoewel toch volgens art. 1, sub *i*, der wet van 18 April 1874 („Staatsblad" n°. 64) „de werken aan de Westerschelde" deel uitmaken van het vestingstelsel.

Tot die werken behooren het fort Ellewoutsdijk en de vesting Terneuzen. Bij de behandeling der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1893 in de Eerste Kamer werd door den Minister van Oorlog te kennen gegeven, dat genoemd fort en vesting, „*in verbinding met oorlogsschepen*, tegenover een binnendringenden vijand een krachtigen hinderpaal kunnen opleveren." Naar aanleiding van de in het Voorloopig Verslag omtrent de Vestingbegrooting voor 1898 andermaal gemaakte opmerking, dat er enkele gemeenten zijn, die door de voor de defensie waardelooze vestingwerken in hare ontwikkeling worden belemmerd, waarbij als voorbeeld gewezen werd op Ter Neuzen en Ellewoutsdijk, werd door den tegenwoordigen Minister van Oorlog in de Memorie van Antwoord medegedeeld, „dat het, ook na thans door hem gehouden overleg met zijnen ambtgenoot van Marine, niet vaststaat, dat de opheffing van de vestingwerken aan de Wester-Schelde in een eventueel voorstel tot herziening van de vestingwet zal kunnen worden opgenomen". Bij de openbare beraadslaging in de Tweede Kamer werd door den Minister hieraan nog toegevoegd, „dat het denkbeeld om die vesting (Terneuzen) op dit oogenblik los te laten niet dan na bijzonder ernstige overweging in uitvoering zou kunnen komen". Waar nu in 1893 en 1897 de Regeering van oordeel was dat bedoelde werken *in verband met oorlogsschepen* een krachtigen hinderpaal zouden kunnen opleveren voor een binnendringenden vijand, zou men gaarne vernemen of het ook als resultaat van het tusschen de Ministers van Marine en van Oorlog gepleegd overleg is te beschouwen, dat de verdediging van den toegang tot de Wester-Schelde niet is opgenomen in het thans ontworpen plan van maritieme defensie, zoodat die verdediging zou moeten plaats hebben, zonder de vroeger daarvoor noodig geachte schepen.

De haven van Harlingen.

Op de vraag of niet door de zeemacht behoort te worden

medegewerkt tot de verdediging van den toegang tot de haven van Harlingen, werd geantwoord, dat bij blussching der vuren en inneming van tonnen en bakens, die haven ontoegankelijk voor oorlogsvaartuigen is te achten.

Tegen het organisatieplan, voor zooveel betreft het materieel voor Oost-Indië en dat voor den algemeenen dienst, werden van verschillende zijden de volgende bedenkingen ingebracht:

Materiëel voor Oost-Indië.

Nog altijd waren vele leden van oordeel dat, waar het auxiliair eskader, geheel los van de verdediging van havens en reeden, in den Archipel actief behoort op te treden, voor den dienst in de Indische wateren, met het oog op de daar te verwachten tegenstanders, sneller loopende en met meer snelvurend geschut van middelbaar kaliber bewapende schepen noodig zijn dan die van het type „Koningin Regentes." De Kamer heeft bij de suppletoire begrooting van 1898 en bij de begrooting voor 1899, gelden toegestaan voor den aanbouw van twee schepen van dat type, *niet* omdat zij, zooals in de Memorie van Toelichting wordt aangevoerd, met den Minister overtuigd was van de wenschelijkheid om voor den Indischen dienst, behalve snelle kruisers, ook zwaarder gewapende pantserschepen aan te wijzen, doch alleen omdat zij doordrongen was van de noodzakelijkheid van onverwijlde versterking der Indische scheepsmacht.

Materieel voor den algemeenen dienst.

Verscheidene leden, van wie sommigen erkenden, dat de schepen, type „Koningin-Regentes", in Indië goede diensten zullen kunnen bewijzen, achtten die schepen voor den algemeenen dienst, en inzonderheid voor „tijdelijke versterking van de scheepsmacht in de West-Indiën, indien dit voor de handhaving van de neutraliteit wordt gevorderd", minder geschikt. Waar onze bezittingen in West-Indië op grooten afstand van elkaar verwijderd liggen, kwam het hun voor, dat het handhaven onzer neutraliteitsverplichtingen aldaar beter zal kunnen geschieden door snelloopende schepen van het kruisertype.

Indien het echter wenschelijk ware voor de vervulling dier taak ook over zwaarder gewapend en gepantserd materieel te kunnen beschikken, dan, zoo meenden zij, zou toch in elk geval, de aanwijzing van één pantserschip zeer weinig kunnen bijdragen tot een krachtiger optreden.

Andere leden waren van oordeel dat, indien onder handhaving der neutraliteit ook begrepen is het zooveel mogelijk ongedaan maken van handelingen, waardoor reeds schending der neutraliteit heeft plaats gehad, noch de schepen type „Holland", noch die type „Regentes" voor deze taak berekend zullen zijn. Uit de in het plan van aanbouw opgenomen kostencijfers, zoo merkten zij hierbij op, blijkt niet dat het voornemen bestaat de constructie der nog aan te bouwen schepen van genoemde typen, in verband met de eischen des tijds, te wijzigen.

Tegen het plan van aanbouw werden ten slotte tweeërlei bedenkingen ingebracht.

Volgens dat plan zal eerst wederom in 1901 een pantserschip, type „Koningin-Regentes" op stapel worden gezet en zullen niet vóór 1908 de 5 voor den Indischen en den algemeenen dienst benoodigde schepen van dat type gereed zijn. Meerdere leden waren van oordeel, dat, waar de verdere vernieuwing van het materieel voor genoemde diensten het meest urgent is, deze niet behoort te worden vertraagd door den bouw van schepen voor de landsdefensie. Men zorge, dat althans het belangrijkste deel onzer zeemacht binnen betrekkelijk korten tijd in voldoenden toestand zal zijn gebracht. Door op andere wijze te handelen blijft men overal uitermate zwak.

Sommige leden wilden de geheele vloot binnen een korter tijdvak dan 10 jaren op de vereischte sterkte brengen. Is eenmaal zekerheid verkregen omtrent het aantal en de soorten der schepen, die voor de verschillende diensten benoodigd zijn, dan behoort ook, meenden zij, veel spoediger in de behoefte te worden voorzien, dan bij verdeeling van den bouw op den aangegeven voet het geval zal zijn. Volgens het ontworpen plan van aanbouw zou b.v. eerst in den loop van 1901 de eerste kanonneerboot gereed kunnen zijn en zouden er in 1904 nog 7 van die schepen ontbreken.

Ook o. a. met de aanschaffing van het torpedomaterieel wenschten die leden veel meer spoed te zien betracht. Volgens het plan zouden in 4 jaren slechts 6 en in 6 jaren slechts 9 van de benoodigde groote torpedobooten worden aangebouwd.

Andere leden zouden integendeel den aanbouw over een langer tijdperk dan 10 jaren verdeeld willen zien, omdat zij eene jaarlijksche uitgave van f 4 200 000 voor nieuw materieel veel te bezwarend achtten voor de schatkist.

Nieuwe aanbouw.

§ 4. Met betrekking tot de schepen op zichzelve, waarvoor gelden worden aangevraagd, werd het volgende in het midden gebracht.

Het kleine pantserschip voor binnenlandschen dienst.

Deze schepen zijn bestemd voor de verdediging der zeegaten van Goeree, het Hollandsch Diep en het Volkerak. Hun werkkring is aangegeven op bladz. 3, sub *c*, der Memorie van Toelichting. Deze zal voor een deel bestaan in „het bewaken van de zeegaten, ten einde de mobilisatie, het in staat van verdediging brengen der kustforten en het versperren der vaarwaters mogelijk te maken".

Op grond echter van hetgeen hieromtrent reeds vroeger is opgemerkt, meende men als hoofdtaak van het bedoelde schip te mogen beschouwen „het vuur der landbatterijen aan-

vullen en steunen". Vooreerst nu zou men door den Minister willen zien aangetoond dat daarvoor *schepen* worden gevorderd en dat niet in de behoefte kan worden voorzien door aan den wal opgesteld geschut, hetwelk hij in het algemeen beter acht. Vervolgens wenschte men te vernemen, welk soort van schepen men zich voorstelt, dat bij het verrichten dier taak te bestrijden zullen zijn, terwijl men ten slotte in het licht gesteld wilde zien, dat het of- en defensief vermogen van het voorgestelde schip, de bewapening en de bescherming, zooals die op bladz. 6 der Memorie van Toelichting zijn aangegeven, daarmede verband houden.

Genoemde taak herinnert meer aan den monitor dan aan het pantserschip en het is niet duidelijk waarom de Minister, die het schip uit de organisatie van den Minister VAN DER WIJCK heeft overgenomen, niet ook den naam „Monitor" behouden heeft. De „Reinier Claeszen", die wordt medegeteld als pantserschip voor binnenlandschen dienst, staat, na vroeger een ramschip te zijn genoemd, thans ook als „Monitor" te boek. (Bijl. A der begrooting). Is het de bedoeling het voorgestelde schip meer zeewaardig te maken dan de monitor van den Minister VAN DER WIJCK, zooals uit de beschrijving — bladz. 6 der Memorie van Toelichting — valt af te leiden, dan rijst de vraag, waarvoor dit noodig is. Op bladz. 3 toch der Memorie van Toelichting wordt gezegd, dat het doen van uitvallen voor deze schepen is uitgesloten. Waar dit het geval is, meende men dat het schip van kleiner afmetingen en dus minder kostbaar zou kunnen zijn. Ten gevolge van de betere bescherming kost het reeds f 580 000 meer dan laatstgenoemde monitor (f 2 100.000 tegen f 1 520.000).

Naar aanleiding van het bovenstaande werd door andere leden opgemerkt, dat bezwaarlijk een schepentype kan worden voorgesteld, waartegen geen bedenkingen zijn te opperen, hetzij dan dat meer strijdwaarde en dus krachtiger bewapening en bescherming, hetzij dat grooter snelheid wordt verlangd.

Eene volledige beantwoording van de vraag welke diensten deze schepen zullen hebben te bewijzen, achtten zij niet wel mogelijk, daar immers niet vooraf bekend kan zijn onder welke omstandigheden de verdediging zal worden gevoerd en welke vijandelijke macht te bestrijden zal zijn. In billijkheid kan slechts worden verlangd, dat hun werkkring in hoofdtrekken worde aangegeven en dat worde aangetoond dat zij voor de aldus omschreven taak berekend zijn. Door meer te eischen wordt de aanbouw van nieuw materieel onnoodig bemoeilijkt, terwijl het toch, met het oog op den toestand onzer zeemacht, noodzakelijk is dat gedurende eenige jaren, binnen zekere financieele grenzen, met de aanschaffing van nieuw materieel onafgebroken worde voortgegaan, opdat binnen niet te langen tijd de beschikking worde verkregen over eene macht van eenige beteekenis.

Van eerstgenoemde zijde werd hiertegen wederom aangevoerd, dat men, schepen bouwende zonder zich vooraf nauwkeurig rekenschap te geven van de door die schepen te bewijzen diensten en van de eischen, waaraan zij in verband daarmede moeten voldoen, geldverspilling in de hand werkt en elken waarborg mist dat bovengemeld doel zal worden bereikt.

De kanonneerboot.

Over de door de kanonneerbooten te bewijzen diensten bewaart de Memorie van Toelichting het stilzwijgen. Waar echter voor de aan die vaartuigen te stellen eischen verwezen wordt naar de opgaven van den Minister VAN DER WIJCK voor de in diens reorganisatieplan opgenomen kanonneerboot, welke voorkomen in de Memorie van Toelichting der Marine-begrooting voor 1897, zal men in die Memorie ook licht moeten zoeken omtrent eerstgenoemd punt. „Het doel, waarvoor de kanonneerbooten moeten gebouwd worden" — zoo luidt het daar — „is het verrichten van den veiligheidsdienst in de zeegaten en het bestrijden van de lichte vaartuigen van den vijand, welke deze gebruiken moet om onze vaarwaters te onderzoeken en te betonnen, alvorens daarin met zijne schepen te kunnen doordringen". Hierop volgt: „Aangezien de vijand niet in het bezit kan zijn van lichte, ondiepgaande vaartuigen, die in gevechtswaarde aan de ontworpen kanonneerboot nabij komen, zal dit schepentype van groot nut zijn bij de verdediging van onze vaarwaters". Wat het laatste betreft werd er op gewezen, dat integendeel de groote Mogendheden tegenwoordig over een groot aantal torpedobootverwoesters beschikken van gelijken diepgang als de kanonneerbooten (2,5 M.), maar met snelheden van 30 tot 36 mijl tegenover de $11^3/_4$ mijls *proeftochts*nelheid van laatstgenoemde; terwijl de bewapening der torpedobootverwoesters uit kanonnen van hetzelfde kaliber, zij het ook minder in getal, bestaat. Let men daarbij op de groote beteekenis, die snelheid tegenwoordig heeft, dan achtte men zich gerechtigd aan te nemen, dat door den Minister de gevechtswaarde dezer kanonneerbooten niet weinig wordt overschat. Met het oog op hunne geringe snelheid — en tevens onvoldoende bescherming — had men niet veel verwachting van hun optreden tegen de te verwachten vijandelijke vaartuigen. Het ligt voor de hand dat, waar tegenwoordig zoowel voor particuliere vaartuigen als voor oorlogsschepen, groote snelheid zoozeer op den voorgrond treedt, de vijand over tal van zeer snelle schepen zal beschikken.

Voor het „verrichten van den veiligheidsdienst in de zeegaten" is snelheid dan ook zeker als eene hoofdvoorwaarde te beschouwen.

Wat het onderzoeken en betonnen onzer vaarwaters betreft, dit zal wel altijd onder bescherming van het vuur van zwaardere schepen geschieden, zoodat voor het beletten daarvan, in hoofdzaak op andere middelen zal moeten worden vertrouwd.

Op grond van het bovenstaande wenschten de hier aan het woord zijnde leden, alvorens gelden toe te staan voor het op stapel zetten van den eersteling der hierbedoelde schepensoort, de noodzakelijkheid voor het aanschaffen van deze vaartuigen — waarvan de Minister er 14, elk ad f 350 000 verlangt — duidelijker aangetoond te zien dan tot dusver is geschied.

Sommige leden waren van meening dat de aan de kanonneerbooten toegedachte taak zou kunnen worden opgedragen aan torpedobooten en particuliere stoomers, met dien verstande, dat tot het beletten van de betonning onzer vaarwaters in hoofdzaak op de grootere oorlogsschepen zou moeten worden vertrouwd.

De torpedobooten groot model.

Op bladz. 6 en 7 der Memorie van Toelichting wordt medegedeeld, waarom de Minister gemeend heeft voor de torpedobooten, groot model, een ander type te moeten voorstellen dan het type „Forban", van de Fransche Marine, hetwelk de Minister VAN DER WIJCK in de Memorie van Toelichting der begrooting voor 1897, heeft genoemd, na echter uitdrukkelijk op den voorgrond te hebben gesteld, dat „men steeds (zal) moeten nemen de op het tijdstip van den aanbouw meest geschikte soort."

De Minister had dus, overgaande tot het type „Boa" der Oostenrijksche marine, aan te toonen, dat zijn genoemde ambtsvoorganger te hooge eischen had gesteld. Deze nu vorderde geschiktheid „tot het optreden, ook met ruw weder, in de Noordzee." En daarvoor achtte hij noodig „zeewaardige en zeer snelle booten". „Op groote snelheid" — zoo schreef hij — „komt het te meer aan, omdat zij niet door torpedobootjagers zullen gesteund worden".

Ter bestrijding hiervan bepaalt de tegenwoordige Minister zich tot de opmerking, dat „onze booten niet bestemd zijn om ver in zee te ageeren" en dat „met minder dan 30 mijlsvaart volstaan" kan worden (Memorie van Toelichting, bladz. 7, alinea 1). Doch dit is de zaak niet. Ook de Minister VAN DER WIJCK zeide: „Het is onnoodig aan deze booten ... eene artillerie van eenige beteekenis te geven, terwijl ook de kolenvoorraad gering kan zijn." De afmetingen hielden dus blijkbaar enkel verband met de zeewaardigheid en met de mogelijkheid om de snelheid ook bij ruw weder vol te houden; *niet* met eene krachtige bewapening of met het ageeren op grooten afstand van de kust. De Minister VAN DER WIJCK bestemde zijn 15 torpedobooten groot model, type A, voornamelijk om op te treden met de door hem voorgestelde scheepsmacht van 6 pantserschepen. De Minister RÖELL wenscht over een groot aantal — 21 — van de door hem voorgestelde booten te kunnen beschikken „omdat de kracht van deze vaartuigen gelegen is in aanvallen van een groot aantal van alle zijden" (Memorie van Toelichting, bladz. 5, alinea 2). Waarom voor zoodanig optreden snelheid eene mindere beteekenis zou hebben, is niet duidelijk. Immers zal men daarbij

ongetwijfeld voorbereid moeten zijn op een aanval van de juist zoo bijzonder snelle torpedobootverwoesters, die de groote schepen vergezellen, zoodat snelheid een voorname, zoo niet de hoofdfactor zal zijn. Bij een optreden bij verrassing zal de snelheid van minder belang zijn, doch van een dergelijk optreden zal voor ons wel geen sprake zijn en in elk geval zal het slechts bij hooge uitzondering voorkomen.

Het is dus te vreezen, dat hier weer een type wordt voorgesteld dat het midden houdt tusschen twee andere typen — de A's en B's van den Minister VAN DER WIJCK — en deze moet vervangen, met het vermoedelijk gevolg, dat een vaartuig wordt verkregen, dat voor den eenen dienst te kostbaar, voor den anderen onvoldoende is. Terwijl de torpedobooten type A bestemd waren voor het optreden in de Noordzee, moesten de booten type B, zooals wij die reeds bezaten in de booten A tot N, dienen voor de verdediging van de toegangen uit zee. Het type A zou kosten f 460 000, het type B f 170 000. Van de A's werden er 15, van de B's 6 noodig geacht, te zamen 21. Deze Minister verlangt nu eveneens 21 booten, echter alle ad f 280 000 per stuk, een bedrag beneden dat van type A, doch belangrijk meer (f 110 000) dan dat van het type B. Men wees er hierbij op, dat volgens noot 2 op bladz. 68 van het Koloniaal Verslag over 1899, de torpedobooten, type-„Cerberus", f 210 000 per stuk zullen kosten en vroeg waarom die voor Nederland zooveel kostbaarder moeten zijn.

Gevraagd werd nog of voor de te bewijzen diensten van geen der bestaande torpedobooten gebruik kan worden gemaakt, waar zij niet onder de rubriek „Hiervan zijn aanwezig of in aanbouw" (bladz. 7 Memorie van Toelichting) zijn opgenomen.

Vrij algemeen werd er met klem op aangedrongen de voorgestelde torpedobooten hier te lande te doen vervaardigen. Men wees er op, dat vóór 1880 reeds verscheidene van dergelijke vaartuigen, zoowel op 's Rijks werf, als bij de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, zijn gebouwd, terwijl nog in 1887 de „Cerberus" — thans te Soerabaja — met eene proeftochtsnelheid van 21,2 mijl, door genoemde maatschappij geleverd werd. Waar aan de voorgestelde booten, wat betreft de snelheid voor den tegenwoordigen tijd, betrekkelijk geringe eischen worden gesteld en het van algemeene bekendheid is, dat ook meergenoemde maatschappij zich met de verbeteringen op het gebied van stoomketels en machines vertrouwd heeft gemaakt, zou men het onbillijk achten de Nederlandsche industrie voorbij te gaan.

Enkele leden gaven den wensch te kennen, dat zou worden overgegaan tot den bouw van een Koninklijk jacht, hetgeen huns inziens geen langer uitstel duldt.

BESTAAND MATERIEEL.

§ 5. Naar aanleiding van in den laatsten tijd in verschil-

lende dag- en vakbladen opgenomen berichten omtrent de mindere deugdelijkheid van het nieuw aangebouwde materieel, wenschte men in bijzonderheden te worden ingelicht, in hoeverre dat materieel, speciaal de pantserdekschepen „Holland", „Zeeland" en „Friesland", voldoet. Bij de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag omtrent het wetsontwerp tot definitieve vaststelling van hoofdstuk VI der Staatsbegrooting voor 1898 heeft de Minister het rapport omtrent de proefreis van de „Friesland" ter griffie der Kamer ter inzage der leden doen nederleggen. Men vertrouwde dat hij bereid zal zijn al de bestaande rapporten over de drie genoemde kruisers eveneens aan de Kamer over te leggen.

Eenige leden gaven den wensch te kennen, dat de Minister aan de Kamer eene lijst zou overleggen van de in de laatste 5 jaren voor rekening van het Departement van Marine aangeschafte schepen, met vermelding van de werven waar zij zijn gebouwd en van de in dat tijdsverloop voor die schepen gedane uitgaven.

Sommigen meenden, dat het op 's Rijks werf te Amsterdam gebouwde materieel veel minder goed voldoet dan dat, hetwelk door de particuliere werven is geleverd.

Van verschillende zijden werd nog in verband met het voorafgaande de meening uitgesproken, dat de gebruikelijke proeftochten met nieuwe schepen, geheel onvoldoende zijn ter beoordeeling van de waarde van het schip.

Met betrekking tot het pantserdekschip „Holland" wenschte men meer in het bijzonder te vernemen of het repatrieeren van dat schip, nadat het reeds geruimen tijd buiten dienst was geweest, vereischt werd wegens machinegebreken dan wel wegens gebreken in den bouw. Ook verlangde men een opgave van de vermoedelijke kosten van volledige herstelling van genoemd schip.

Wat de „Friesland" betreft, wenschte men inlichtingen te ontvangen omtrent het stoom- en waterverlies ten gevolge van het afslijten van enkele machinedeelen bij het loopen van eenige vaart.

Gewezen werd op de zeer kostbare reparatiën die de „Zeeland" heeft moeten ondergaan in de West-Indiën. Men vroeg, waaraan het breken van meerde bouten — onder andere van die, welke de flens van den schroefaskoker aan de huid bevestigen — moet worden toegeschreven. Heeft men hier aan gebrekkige constructie te denken? Is de bestaande constructie vanwege het Departement van Marine voorgeschreven?

Voorts zou men gaarne vernemen of het logies voor de bemanning op de nieuwe schepen doelmatig is gebleken in de tropen.

Sommige leden meenden te weten dat op de „Dolfijn" het logies van de bemanning te wenschen overlaat. Zij vroegen hieromtrent nadere inlichtingen.

Sommige leden wenschten dat de „Nautilus", die blijkens medegedeelde op bladz. 15 der Memorie van Toelichting nog en tijd geleden wederom zeer kostbare herstellingen heeft ten ondergaan, van de lijst van schepen zou worden afge-d. Zij meenden dat dit schip kon worden gemist, omdat de brikken „Castor" en „Pollux" voldoende kon worden zien in de behoefte aan oefeningsschepen.

PERSONEEL.

§ 6. Andermaal werd door sommige leden gewezen op het s inziens onvoldoende gehalte der mindere schepelingen, rover, naar zij meenden, onder de officieren algemeen wordt laagd. Oudere matrozen, een kern van beproefde zeelieden, tot steun kunnen zijn van de jonge zeemiliciens, ontbreken, betoogden zij, nagenoeg geheel. Voor het meerendeel be-t het personeel uit jonge, te weinig geoefende elementen. voorgestelde verhooging der verhoogde soldijen voor het in t- en West-Indië dienende personeel juichten zij toe als een tregel, die in deze tot verbetering kan leiden en zij drongen bij den Minister op aan, bedacht te willen zijn op verdere zieningen, om aan dien zeer ongewenschten toestand een e te maken.

Erkend werd, dat de gezondheidstoestand van het personeel 898 over het algemeen gunstig is geweest en dat de eischen hygiène aan boord beter dan vroeger tot haar recht komen. sschen werd door sommigen de aandacht gevestigd op het t aantal overledenen bij de zeemilitie — lichting 1898, — verhouding tot het geheele getal overledenen bij de inge-epten voor binnenlandschen dienst.

Laatstgenoemd getal bedraagt, volgens bijlage U, 13, ter-men op bladz. 25 der Memorie van Toelichting vermeld lt, dat er van de zeemiliciens van genoemde lichting, ter kte van 510 man, 8 overleden zijn. Gevraagd werd of voor ongunstige verhouding eene bijzondere oorzaak is. Van die ciens werden er 10 wegens lichaamsgebreken uit den dienst lagen. Ook dat getal kwam betrekkelijk groot voor.

Ter betere beoordeeling van de voorgestelde formatie van personeel, werd gevraagd om eene opgave — met splitsing r rangen, graden en qualiteiten — van:

1°. het Europeesch personeel, dat voor het auxiliair eska-op de bij het Koninklijk besluit van 1897 bepaalde sterkte zes krachtige oorlogsschepen en de Indische militaire marine, ijd van vrede en in tijd van oorlog noodig wordt geacht;

2°. het personeel dat in oorlogstijd gevorderd wordt, voor bemannen der door den Minister verlangde schepen voor binnenlandsche defensie, met uitzondering van de 5 groote tserschepen, en voor diensten aan boord van door militair soneel bemande vaartuigen;

3°. het in oorlogstijd voor de sub 2 genoemde pantserschepen vereischte personeel;

4°. het personeel, benoodigd voor de op bladz. 10, sub 5 der Memorie van Toelichting bedoelde schepen — waarvan wordt aangenomen, dat zij bij het uitbreken van den oorlog buitengaats zullen zijn — met het stationschip in West-Indië;

5°. het personeel, waarover in vredestijd in Nederland moet kunnen worden beschikt voor de verschillende diensten en oefeningen.

Men vroeg of, onder de sub 4 bedoelde schepen, die voor aflossing alle begrepen zijn.

Voor het personeel is bij de bestaande sterkte en samenstelling, in verband met de eischen, die de geregelde aflossing van het in Indië dienende deel en de diensten buitengaats stellen, geen stabiliteit te verkrijgen, voldoende om onze nieuwe schepen tot hun recht te doen komen. Mag, vroeg men, verwacht worden dat dit wel het geval zal zijn onder de werking der voorgestelde formatie.

Is er bij die formatie op gerekend dat van de officieren, onderofficieren en bemanning der schepen in de 1e klasse der reserve, een gedeelte zich aan boord bevindt, opdat terstond beschikt kan worden over geoefend personeel, hetwelk dan tevens als kern kan dienen om de mobilisatie te vergemakkelijken en te bespoedigen? Dit kwam zeer noodig voor.

Voorts werd gevraagd of bij totstandkoming der voorgedragen regeling de gedwongen non-activiteit der officieren zal komen te vervallen.

Ten slotte vroeg men of de ontworpen sterkte van het korps officieren-machinist verband houdt met de groote verantwoordelijkheid, die aan boord der moderne schepen, op het machinekamerpersoneel rust.

In de sterkte en samenstelling van het korps officieren der mariniers zal geen verandering worden gebracht. Sommige leden gaven echter, in verband met de omstandigheid dat bij het moderne materieel specialisatie van arbeid zoozeer op den voorgrond treedt, in overweging de formatie der subalterne officieren te herzien, ten einde eene regeling mogelijk te maken, volgens welke aan boord van de groote schepen kapiteins der mariniers belast worden met de vorming van het personeel, hetwelk bestemd is voor de niet op speciaal technische of nautische onderdeelen betrekking hebbende diensten.

Met betrekking tot de gewijzigde regeling der zeetraktementen van officieren en de vermeerdering van de verhoogde zeetraktementen der officieren en van de verhoogde soldij der minderen, werd gevraagd, of voor deze maatregelen het oogenblik wel goed gekozen is, waar toch de Troonrede eene verbeterde regeling van de pensioenen ook van de officieren van de zeemacht heeft aangekondigd en elke traktementsverhooging als gevolg van de

hierbedoelde regelingen van invloed zal zijn op het pensioen. Hetgeen thans wordt voorgesteld, zal dus waarschijnlijk ten gevolge hebben dat de Marinebegrooting blijvend bezwaard zal worden met hoogere uitgaven èn voor traktementen èn voor pensioenen. Wenscht wellicht de Regeering de spoedige totstandkoming dezer maatregelen juist met het oog op de te verwachten nadere pensioenregeling?

Men zou gaarne vernemen hoeveel de aan beide voorzieningen verbonden hoogere uitgaven zullen bedragen: 1°. voor Indië en 2°. voor Nederland. Wel wordt omtrent de gewijzigde regeling der zeetraktementen in de Memorie van Toelichting medegedeeld, dat die regeling „geen noemenswaardige vermeerdering van uitgaven ten gevolge (zal) hebben", doch men zag dit gaarne met cijfers aangetoond.

Ook wenschte men te weten hoeveel op deze begrooting méér is uitgetrokken voor elk der beide regelingen.

Wat nu de gewijzigde regeling der zeetraktementen van zeeofficieren betreft, volgens deze zullen de traktementen voortaan niet meer naar de *dienstbetrekking*, dit is in verband met de belangrijkheid en de verantwoordelijkheid, doch uitsluitend naar *rang* en *anciënniteit* worden bepaald. Men achtte het niet billijk *alle* officieren in alle functiën gelijk te stellen, waar toch de op zee zijnde, behalve het daaraan verbonden ongerief, eene groote verantwoordelijkheid — men denke daarbij vooral aan de commandanten — dragen, die niet drukt op de rustig aan den wal vertoevende officieren. Er ware dan nog meer voor te zeggen geweest, wanneer men aan de oudsten in elken rang hooger traktement had toegekend dan aan de jongeren in dezelfden rang, met het oog op de door eerstgenoemden reeds bewezen en in den regel nog gepraesteerd wordende diensten.

Ook werd de meening uitgesproken, dat volgens de ontworpen regeling commandanten op de gecompliceerde moderne schepen lager traktementen zullen ontvangen dan jaren te voren commandanten op het toen zooveel eenvoudiger materieel.

Voorts werd door sommigen als voorbeeld van onbillijke regeling gewezen op de omstandigheid, dat de officier van administratie 1ste klasse magazijnmeester van kleeding en levensmiddelen te Amsterdam, wiens betrekking druk en veelomvattend is en wiens administratie over zeer hooge waardebedragen loopt, zoodat eene groote verantwoordelijkheid op hem rust, blijft staan op zijn tegenwoordig zeetraktement van f 1000, terwijl de luitenant ter zee der 1ste klasse, officier van politie bij de werf van f 900 op f 1300 wordt gebracht. (Bijlage B sub III). Eerstgenoemde behoorde toch zeker niet achtergesteld te worden bij laatstgenoemden officier. Integendeel, de billijkheid eischt, volgens die leden, dat hem een hooger traktement worde toegekend.

Diezelfde leden achtten het mede niet gerechtvaardigd, dat het zeetraktement van den kolonel, chef der afdeeling personeel, van f 2200 op f 2600 wordt gebracht, terwijl dat van den

Opnieuw kwamen enkele leden op tegen de bestaande regeling volgens welke alleen zij, die ter beoordeeling van den commandant behoorlijk gemotiveerde bezwaren doen gelden tegen het bijwonen der Zondags-godsdienstoefeningen aan boord in zee, daarvan worden vrijgesteld. Zij wenschten den Minister met nadruk te vragen of die bepaling niet tot moeilijkheden aanleiding geeft en of hij niet bereid is eene andere regeling te treffen.

In ééne afdeeling werd door verschillende leden krachtig aangedrongen op afschaffing van de kerkparade aan wal. Door deze toe te staan voor de godsdienstoefeningen van den eenen en ze te weigeren voor die van den anderen predikant, verleent of weigert de Minister eene officieele sanctie, waaruit een onzuivere toestand geboren wordt. De Minister stelle eenvoudig voor alle schepelingen de gelegenheid open, voor zooverre zij niet door dienst verhinderd worden, ter kerk te gaan, dáár waar zij zulks verlangen, doch onthoude zich van elke beoordeeling direct of indirect van welke godsdienstoefening ook.

Er bestaan speciale voorschriften vanwege het Departement van Marine voor de verpakking en verzending der brieven van het personeel buitengaats. Geklaagd werd over de ondoelmatigheid dier voorschriften. Deze wijze van verzenden schijnt veel minder goed te zijn dan de gewone. Men wees op de uitstekende regeling dezer aangelegenheid in Duitschland.

Door eenige leden werd opnieuw krachtig opgekomen tegen het verstrekken van jenever aan boord der oorlogsschepen. Eén lid noemde het immoreel den mindere een drank te schenken, waarvan het gebruik zoo menigmaal leidt tot misbruik en tal van levens verwoest, voornamelijk onder onze schepelingen.

Ten vorigen jare heeft de Minister toegezegd eene proef te zullen nemen met jeneververstrekking door uitreiking van penningen, waarvoor de schepelingen òf hun rantsoen jenever òf 5 centen zouden kunnen ontvangen. Men vroeg aan boord van *welk schip*, *hoe* en *gedurende welken tijd* die proef genomen is en welke resultaten zij heeft opgeleverd.

In den laatsten tijd is het, naar één lid meende te weten, enkele malen voorgekomen, dat meerderen door minderen (jongens of lichtmatrozen) werden beschuldigd van ontuchtige handelingen, waarvan toepassing van straf in al hare gestrengheid het gevolg was. Zoo is, meende dit lid, onlangs, op het wachtschip te Willemsoord, dergelijke beschuldiging ingebracht tegen een korporaal. Deze zou zich aan de valreep, nog wel op klaarlichten dag, des morgens te 8 uur, in tegenwoordigheid van een groot deel der equipage, dat zich op het vlot en in de onmiddellijke nabijheid bevond, aan het misdrijf hebben schuldig gemaakt en is dientengevolge uit den dienst verwijderd.

Aangezien dit geval in hooge mate de verbazing wekte van

allen die dezen korporaal van nabij kenden en die hem onmogelijk tot zulk een misdrijf in staat achtten, werd door het hierbedoelde lid de vraag gedaan of de meerderen voldoende gewaarborgd zijn tegen eventueele valsche beschuldigingen van jongens, die, blijkens de ervaring, het niet altijd even nauw nemen met de waarheid hunner verklaringen.

VERSCHILLENDE PUNTEN.

§ 7. De „Tromp" is onlangs via de Kaap de Goede Hoop naar Indië gegaan. De vraag werd gedaan of het, met het oog op de politieke omstandigheden in Zuid-Afrika, wel wenschelijk is, onze oorlogsschepen Kaapstad te laten aandoen. Men vreesde voor manifestatiën die ons in moeilijkheden zouden kunnen brengen.

Gevraagd werd of het geene aanbeveling zou verdienen torpedobooten voor den Indischen dienst door zeeofficieren en minder personeel der zeemacht naar de plaats hunner bestemming te doen brengen. Men achtte dit gewenscht voor de oefening der officieren en der manschap.

Ook werd de vraag gedaan of het in divisie manoeuvreeren met torpedobooten bij onze marine wel tot zijn recht komt.

Eenige leden achtten het voorts niet wenschelijk dat — hetgeen naar zij meenden niet zelden gebeurt — het bevel over nieuwe torpedobooten wordt opgedragen aan jonge onervaren officieren. Dit heeft naar zij opmerkten, reeds tengevolge gehad dat een groot deel van ons torpedomaterieel min of meer ernstige schade heeft geleden.

Met voldoening had men uit het Marine-jaarboekje gezien dat de schietproeven bij de herhalings-oefeningen der kanonniers der 1ste en 2de klasse, vooral ten aanzien van die van de 1ste klasse, zulke bevredigende resultaten hebben opgeleverd. In den regel schijnen die proeven met het snelvuurkanon van 3.7 cM. te geschieden. Op de „Bellona" is echter ook eene proef gehouden met het kanon van 7.5 cM. Men vroeg of het niet wenschelijk is jaarlijks, op eenigszins uitgebreide schaal, vooral bij herhalings-oefeningen, schietproeven te doen plaats hebben met vuurmonden, van laatstgenoemd kaliber, alsook met stukken van 12, 15 en 21 cM.

Gevraagd werd of de Minister reeds maatregelen heeft genomen voor de aanwijzing van kolenstations in Indië met het oog op oorlogstoestand.

Onder verwijzing naar hetgeen hieromtrent voorkomt in het Voorloopig Verslag en de Memorie van Antwoord (§ 6) der begrooting voor het loopende jaar en de tusschen de Regeering en de Eerste Kamer gewisselde stukken (§ 8), verzocht men te mogen vernemen of de proeven met vloeibare brandstof — speciaal

met petroleum-residu — reeds tot eene beslissing hebben geleid en, zoo ja, tot welke. Men bleef het gebruik van dergelijke brandstof voor onze oorlogsschepen, vooral voor onze kruisers, van groot belang achten. Verleden jaar deelde de Minister mede, dat onderzocht werd hoe vloeibare brandstof voldoet in waterpijpketels, zooals die op onze pantserdekschepen in gebruik zijn. Wat leerde, vroeg men, dat onderzoek?

Ook werd andermaal gevraagd of het gebruik van steenkoolbriquetten geene aanbeveling zou verdienen. De prijs van werkelijk goede briquetten moge dan, zooals de Minister ten vorigen jare mededeelde, niet noemenswaard lager kunnen zijn dan die van steenkolen, bedoelde brandstof heeft dan toch in elk geval twee groote voordeelen: ze is niet onderhevig aan zelfontbranding en neemt weinig plaatsruimte in.

Inrichting en eindcijfer der begrooting.

§ 8. Men bracht in herinnering, dat de Minister ten vorigen jare, bij eene Nota van Wijziging — stuk n°. 41 — gevoegd bij de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag der begrooting voor 1899, de gelden heeft aangevraagd, benoodigd voor de invoering eener gewijzigde boekhouding bij de werven. Daarbij verklaarde hij de voorstellen der Staatscommissie van 1895 te hebben gevolgd, onder mededeeling, dat van verschillende autoriteiten advies was gevraagd omtrent de „geformuleerde" voorstellen van die Staatscommissie (§ 7 der Memorie van Antwoord. De Commissie van Rapporteurs merkte in haar Eindverslag op, dat, waar de voorgedragen wijziging eerst na het onderzoek der begrooting in de afdeelingen werd ingediend, de Kamer niet in de gelegenheid was geweest, haar oordeel daaromtrent te vestigen of uit te spreken, inzonderheid omtrent de keuze tusschen het stelsel van de meerderheid en dat van de minderheid der Staatscommissie van 1895. De Commissie gaf daarom den Minister in overweging de bedoelde wijzigingen alsnog terug te nemen en de zaak later bij afzonderlijk wetsontwerp of bij de volgende begrooting opnieuw aan de orde te stellen.

In de Nota naar aanleiding van dat Eindverslag gaf de Minister onder meer te kennen, dat „de bestudeering van het Rapport der Staatscommissie en van de adviezen der daarover gehoorde autoriteiten" hem „de overtuiging (hadden) geschonken, dat de invoering van eene gewijzigde boekhouding bij de werven en de instelling van een bureau van contrôle bij het Departement, zooals een en ander door de geheele Commissie wordt in overweging gegeven, *dringend noodzakelijk* is voor de verzekering van eenen goeden gang van zaken èn bij de werven èn bij het Departement." Hij verklaarde dan ook aan den wensch der Commissie van Rapporteurs geen gevolg te kunnen geven, en herinnerde reeds vroeger — in de Memorie van Toelichting van het wetsontwerp n°. 40 der zitting 1898—1899 — duidelijk te hebben uiteengezet „waarom hij zich met de door de min-

derheid der Staatscommissie verder voorgestelde regelingen niet heeft kunnen vereenigen", waaraan slechts de verklaring werd toegevoegd; „dat hij de door hem voorgestelde wijzigingen in administratie en contrôle in 's lands belang *dringend noodzakelijk*" achtte.

Op de „*dringende noodzakelijkheid* werd tot tweemalen toe gewezen."

Uit het medegedeelde op bladz. 3 en 4 van laatstgemelde Memorie van Toelichting blijkt, dat de Minister reeds 3 November 1898 — den datum van bedoeld wetsontwerp n°. **40** — voor zich zelven omtrent deze aangelegenheid tot eene beslissing was gekomen. In de vergadering Tweede Kamer van 16 December 1898 deelde hij ten overvloede nog mede, dat „de bestudeering (hem) eene *gevestigde overtuiging* heeft geschonken omtrent hetgeen noodig is om de verlangde goede administratie, goede contrôle en zekerheid omtrent goed gebruik der toegestane gelden te verkrijgen, daarin bestaande dat (hij) van oordeel (is) dat hetgeen in het verslag door de geheele (Staats)commissie (van 1895) wordt aanbevolen, de voorkeur verdient boven hetgeen de minderheid wenscht in te voeren". De Minister verklaarde zich echter bereid, om, indien hem bleek dat de Kamer de beslissing over de zaak wenschte uit te stellen, de voorgestelde wijzigingen terug te nemen. Aldus geschiedde.

En nu, een jaar later, wordt aan de Kamer eenvoudig medegedeeld, dat de Minister „het voornemen hebbende der Kamer de meest volledige inlichtingen te verstrekken omtrent de strekking" der — bij Nota van Wijziging op de begrooting voor 1899 voorgestelde — „verhoogingen, zich voorstelt te gelegener tijd daartoe een afzonderlijk ontwerp van wet in te dienen".

Ofschoon het nu op zich zelf ongetwijfeld toejuiching verdient dat de Kamer, door dit laatste, in de gelegenheid gesteld zal worden van de onderwerpelijke zaak grondig kennis te nemen en daarover van haar gevoelen te doen blijken, mag toch, op grond van hetgeen hiervoren in herinnering werd gebracht, de vraag gedaan worden, of niet reeds nu de Kamer zoodanig wetsontwerp had kunnen en behooren te bereiken. In het thans aan de Kamer medegedeelde blijkt met geen enkel woord van een nader onderzoek van de voorstellen der minderheid van de Staatscommissie en evenmin van eene nadere voorbereiding om de Kamer tot eene beslissing in staat te stellen. Ook blijkt niet, dat de Minister — ofschoon reeds herhaaldelijk daarop werd aangedrongen — de zaak in studie heeft gegeven aan eene speciale commissie, niet in hoofdzaak samengesteld uit aan het Departement op eenigerlei wijze verbonden deskundigen.

Als voorbeelden van het zonderling comptabel beheer van het Departement van Marine werd door sommige leden gewezen op het volgende.

In plaats van — evenals de andere niet militaire Departementen — op zijne begrooting van uitgaven alleen „uitgaven"

op te nemen, en alle „ontvangsten" onder de *middelen* te doen opnemen, volgt het eene geheel afwijkende boekhouding.

Bij art. 26 zijn van de „traktementen der officieren" en bij de artt. 68 en 69 van de uitgaven voor de hydrographie, alleen opgenomen de bedragen na aftrek van de restitutie ten laste van het Departement van Koloniën, welke bij eerstgenoemd artikel f 274 000, bij de laatste artikelen respectievelijk f 9540 en f 11 660 bedraagt. Onder art. 20 wordt f 2020 afgetrokken voor 1 schrijver en 1 opzichter der kleedermagazijnen en f 800 voor 2 vaste knechts van het Hydrographisch Bureau; voorts onder art. 10 f 7770 voor het gedeeltelijk traktement van een adviseur en van een adjunct-verificateur.

Bij art. 31 wordt weer eene andere methode van boekhouding gevolgd. Daar toch wordt een deel der uitgaven daarop *niet* vermeld, doch wordt verwezen naar hoofdstuk I der begrooting van Nederlandsch-Indië.

Gevraagd werd of het niet wenschelijk ware de begrooting van hoofdstuk VI, ter bevordering van duidelijkheid en betere contrôle, in te richten als de begrootingen der andere hoofdstukken, door onder de uitgaven *alle* uitgaven op te nemen en de ontvangsten te verantwoorden onder de middelen, al zal dan ook het eindcijfer hooger worden.

Naar aanleiding van hetgeen op bladz. 11 der Memorie van Toelichting wordt in het midden gebracht omtrent het eindcijfer dezer begrooting, werd er op gewezen dat voor de eigenlijke Marine-uitgaven voor 1900 f 143 879,92 *meer* wordt aangevraagd, in welk bedrag f 62 158 begrepen is voor pensioenen, onderstanden en wachtgelden.

Bij art. 67 *h* wordt voor „Nieuwe werken" in 1900 f 36 100 uitgetrokken tegenover een bedrag van f 238 070 voor 1899, derhalve f 201 970 minder. Laatstgemeld bedrag is echter grootendeels onder andere uitgaven opgenomen, die niet van zoo voorbijgaanden aard zijn als die voor bovenbedoelde „Nieuwe werken". Hieruit blijkt duidelijk dat het streven is de begrooting op het normale eindcijfer der laatste jaren — pl. m. 16 millioen — te houden.

Artikelen.

Iste Afdeeling.

Art. 5. Bij de ingevoerde reorganisatie van den marinestaf zijn de adjudanten te Amsterdam en te Hellevoetsluis — Bijlage B — tevens benoemd tot adjunct-chefs van den staf. Men vreesde dat dit tot verhooging van uitgaven zal leiden, daar het nu wel niet lang zal duren, of er zullen afzonderlijke officieren voor laatstgenoemde functie moeten worden aangewezen, aangezien toch de adjudant verbonden is aan den persoon van den commandant en als zoodanig moeilijk onderdeel van een ander bureau zal kunnen uitmaken.

Het werd van te meer belang geacht deze reorganisatie tot een punt van bespreking te maken, waar volgens het Koloniaal Verslag over 1899, (bladz. 66) stappen worden gedaan om ook in Indië — te Soerabaija — een tak van dien staf in het leven te roepen.

IIDE AFDEELING.

Art. 13, III*h*. Op bladz. 13 van den toelichtenden staat wordt medegedeeld, dat deze post hooger is geraamd wegens de kosten van leermiddelen voor leerlingen van de werf. Men wees er echter op dat voor 1900 f 28 000 is uitgetrokken, terwijl voor 1899 f 30 000 is toegestaan. Men verzocht hieromtrent inlichting.

V*c*. Volgens het aangeteekende op bladz. 17 van den toelichtenden staat, ligt het in de bedoeling slechts één der schoeners weder voor den dienst gereed te maken en de tweede uit de sterkte af te voeren. Gevraagd werd welke van beide zal worden afgevoerd. Daaromtrent blijkt niets uit de begrootingsstukken.

Art. 15. De aanmerkelijk hoogere raming sub *e* zag men gaarne toegelicht.

Onder het bij dit artikel uitgetrokken bedrag is, blijkens het aangeteekende op bladz. 19 van den toelichtenden staat, eene som van f 206 000 begrepen voor den magazijnsvoorraad. Men wenschte dit aanzienlijk bedrag gespecificeerd te zien.

Art. 20. Er werd de aandacht op gevestigd, dat in het afgeloopen jaar door het gemeentebestuur van Amsterdam de werklieden van 's Rijks marinewerf aldaar als niet kiesgerechtigd zijn beschouwd voor de te dier stede, krachtens de wet van 2 Mei 1897 (*Staatsblad* n°. 141), opgerichte Kamers van arbeid, waarin hun bedrijf valt, en zulks op grond van het bepaalde bij art. 37 dier wet, in verband met het ontbreken van eene bepaling ter zake bij de oprichting dier Kamers.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid gaf in de vergadering der Tweede Kamer van 23 December 1898 als de meening der Regeering te kennen: „dat het bezit van een Rijkswerf en het aldaar bouwen van schepen niet kan geacht worden te zijn het uitoefenen van het bedrijf van scheepsbouw".

Daargelaten of die meening juist is, wenschten sommige leden er op te wijzen dat de werklieden aan 's Rijks werven aldus staan buiten de organisatiën die de wetgever voor de werklieden in het algemeen heeft ingesteld. Zij drongen er daarom bij den Minister op aan, voor de werklieden aan 's Rijks werven eene zelfstandige organisatie in het leven te roepen, eene vertegenwoordiging n.l., te kiezen door de werklieden voor ieder bedrijf afzonderlijk, dienende om de verschillende belangen der door haar vertegenwoordigde werklieden waar en wanneer noodig ter sprake te kunnen brengen en te bevorderen. Men wees

er op, dat zoodanige vertegenwoordiging ook reeds bij meerdere groote bedrijven met goed gevolg is ingesteld; o. a. bij de ondernemingen van den heer J. C. VAN MARKEN te Delft, van de firma Gebr. STORK & Co. te Hengelo en van de firma LOUIS REGOUT & ZN. te Maastricht. Ten aanzien van het reglement voor de arbeiders van de laatstgenoemde firma, verwezen zij naar de verslagen der inspecteurs van den arbeid, 1897/98, 1ste inspectie (Bijlage bladz. 120).

Waar uit den ten vorigen jare door den Minister overgelegden staat is gebleken dat van de 2000 werklieden op 's Rijks werven slechts 5 pct. het maximum daggeld ontvangt, werd door sommige leden met aandrang gevraagd dit percentage belangrijk te verhoogen. Met recht kan, volgens hen, worden gezegd, dat het tegenwoordig maximum daggeld slechts in naam bestaat. Zij achtten dit onbillijk. Door de Regeering wordt er telkens op gewezen, dat de belooning geschiedt naar ijver, geschiktheid en bekwaamheid. De feiten zijn echter daarmeê in tegenspraak. Het valt niet aan te nemen dat slechts 5 pct. van al deze Rijkswerklieden voldoende ijverig, geschikt en bekwaam zou zijn. Aangezien het pensioenbedrag in onmiddellijk verband staat met het daggeld, werd verhooging der loonen te meer noodzakelijk geacht.

Waren 's Ministers plannen, om ook aan de leerlingen van 's Rijks werven te Willemsoord en te Hellevoetsluis vakonderwijs te doen geven met ingenomenheid begroet, krachtig werd aangedrongen op betere belooning der leerlingen, zoodra zij op 18 en 19 jarigen leeftijd zijn gekomen. Ofschoon eenige verbetering valt waar te nemen, laat, volgens de hier aan het woord zijnde leden de belooning nog altijd zeer veel te wenschen over en blijft zij in den regel zeer ver beneden die bij de particuliere werkgevers.

Aan dat leerlingstelsel, zoo voegden die leden hieraan toe, kleven ernstige gebreken. Afgekeurd werd het door hen, dat men zoogenaamde volontairs toelaat, ten gevolge waarvan de eigenlijke leerlingen minder in de gelegenheid zijn hun vak te leeren en het bovendien moeten aanzien, dat deze volontairs hen later in verdiensten voorgaan.

Uit een billijkheidsoogpunt achtten eenige leden het wenschelijk aan de arbeiders op 's Rijks werven eenige dagen per jaar verlof te geven. De mindere geëmployeerden beschikken over een verloftijd van 10 tot 14 dagen, ofschoon zij in zooveel betere financieele omstandigheden verkeeren. De arbeiders daarentegen moeten in alle omstandigheden, zelfs bij ernstige ziekte en overlijden van leden van hun huisgezin, het dagloon verzuimen.

Gerekend tegen een werktijd van 9 uren, naar welken maatstaf ook het verzuim berekend wordt, werken de arbeiders per jaar circa 45 uren te veel. Deze uren, zoo meenden be-

doelde leden, zouden gevoegelijk als verloftijd kunnen worden toegestaan.

Ook werd de aandacht van den Minister gevestigd op de bepalingen nopens de verzuimen op 's Rijks werven. Wanneer een arbeider, ongeacht zijn gedrag en ijver, ten gevolge van bijzondere omstandigheden in zijn huisgezin, ook maar eene enkele minuut te laat aan de werfpoort komt, wordt hij niet meer toegelaten. Gedurende den tijd van het jaar waarin slechts één schafttijd gegeven wordt, bedraagt het verzuim, in geval van te laat komen in den morgen, niet minder dan 4 à 5 uren.

Op herziening der betrekkelijke bepalingen werd door de leden hier aan het woord aangedrongen, in dien zin althans, dat met de reden van het te laat komen rekening worde gehouden.

De bureau-oppassers bij 's Rijks werven, die, in aanmerking genomen, dat zij een post van vertrouwen bekleeden, een betrekkelijk laag loon genieten, althans in vergelijking met de boden der Kamers en ministerieele Departementen, hebben den Minister verzocht om vrije bovenkleeding en schoeisel.

Met het oog op de door hen te bewijzen diensten, die hoofdzakelijk bestaan in het bezorgen en afhalen van stukken en dienstbrieven naar en van de verschillende bureau's, moeten zij gekleed gaan beter dan een werkman zich van zijn inkomen kan veroorloven.

De leden die deze zaak ter sprake brachten, vroegen of de Minister, op grond van het door hen aangevoerde, geen termen zou kunnen vinden om aan het verzoek van bedoelde oppassers te voldoen.

I, c^2. In den toelichtenden staat wordt bij den post onder I, c^2 — Conservatie van reserveschepen te Amsterdam — melding gemaakt van eene noodig gebleken wijziging in de samenstelling van het conservatiepersoneel, waardoor voor werklieden en machinisten een hooger bedrag moet worden uitgetrokken, doch voor conserveerders en stokers een lager cijfer kan worden geraamd; en bij VI, c^2 — Conservatie van reserveschepen te Willemsoord — wordt aangeteekend, dat „het aantal werklieden bij de conservatie met het oog op het nieuwere materieel uitbreiding moet ondergaan-".

Voor eerstgenoemde rubriek wordt f 2000, voor laatstgenoemde f 10 000 meer dan ten vorigen jare uitgetrokken.

Men nam gaarne aan, dat het nieuwere materieel meer personeel voor conservatie vordert dan het oudere, doch meende, dat daartegenover staat, dat het getal vaartuigen voortdurend vermindert. Als voorbeeld wees men op de gestadige vermindering van het aantal kanonneerbooten. Daarom had men dan ook de noodzakelijkheid der hoogere ramingen duidelijker wenschen te zien aangetoond.

Andere leden drongen er daarbij op aan, om de meerdere gelden in de eerste plaats te doen strekken tot verbetering der bezoldiging van de in functie zijnde conserveerders, niet alleen van die te Amsterdam en te Willemsoord, doch ook van die te Hellevoetsluis. Zij zouden daaraan verre de voorkeur geven boven uitbreiding van dat personeel, omdat zij overtuigd waren, dat, bij betere bezoldiging, het reeds aanwezige personeel zeer wel het meerdere werk zou kunnen verrichten. Zij merkten daarbij nog op, dat bij de jongste loonsverhooging voor alle ambachten, de conserveerders daarin niet hebben gedeeld, ten gevolge waarvan thans hun loon gelijk is aan dat van een sjouwerman, terwijl zij vroeger – ongetwijfeld met het oog, zoowel op hun arbeid, als op hunne verantwoordelijkheid voor schepen en goederen – een hooger daggeld genoten dan deze. Toch zijn de conserveerders meer met ambachtslieden op ééne lijn te stellen, omdat ook van hen de meesten vóór hunne plaatsing bewijzen moeten geven van bekwaamheid in het smidsvak en in dat van scheepmaker.

Daarbij komt, dat de conserveerders slechts zeer weinig met overwerk verdienen. Velen verrichten slechts 2 maal 3 uren per week overwerk, hetgeen eene meerdere verdienste geeft van f 1,20 per week. Ook in dit opzicht verkeeren de werfsjouwers in den regel in betere conditie.

Art. 23. Op deze begrooting is „de voorbereiding van den bouw van eene kazerne voor marine-personeel" weder voor *Memorie* uitgetrokken. Op bladz. 15 der Memorie van Toelichting wordt slechts medegedeeld, dat met een architect te 's-Gravenhage is gecontracteerd voor de levering van een ontwerp voor dezen bouw. Onder verwijzing naar hetgeen in de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag over de definitieve Marinebegrooting over 1898 (ad art. 23), omtrent deze zaak in in het midden is gebracht, verzocht men te worden ingelicht waaraan de vertraging in deze te wijten is en of ook in den loop van het volgend jaar nog geen begin zal worden gemaakt met het bouwen dezer kazerne, waarvan de totstandkoming zeer gewenscht werd geacht.

Van andere zijde werd de wenschelijkheid van dezen bouw bestreden. Waar voor het onderbrengen van het scheepsvolk een voldoend getal, voor logies zeer geschikte schepen beschikbaar is, achtte men het niet gerechtvaardigd aanzienlijke uitgaven te doen voor den bouw eener kazerne.

Hiertegenover werd echter weer van eerstgenoemde zijde gewezen op het kostbaar onderhoud dier schepen.

IIIde Afdeeling.

Art. 27. Aangedrongen werd op inkrimping van het korps officieren van administratie, die, naar de meening van verschillende leden, op kleinere schepen zonder bezwaar zouden kunnen worden vervangen door bekwame schrijvers, onder ver-

antwoordelijkheid van een luitenant ter zee. Wanneer deze maatregel werd toegepast op de 13 flottieljevaartuigen en de 2 opnemingsvaartuigen die in Indië verblijven, dan zou, met bijberekening zelfs van eene behoorlijke toelage aan den schrijver, daardoor eene bezuiniging verkregen worden van ruim f 15 000, afgezien nog van de besparing op de kosten van opleiding dezer officieren en van de belangrijke vermindering van uitgaven voor pensioenen.

Door den commandant der zeemacht in Indië werd bij beschikking van 3 Juli 1899 n°, 7009 eene proefneming in dezen geest gelast, die, naar men meende te weten, aanvankelijk succes had. De door den vlootvoogd aangewezen schrijver voldeed, naar het schijnt, aan de hem duidelijk gestelde eischen. Gaarne werd men hieromtrent nader ingelicht, terwijl men ook wenschte te weten op welk schip de proef is genomen. Sommige leden meenden te weten, dat de Minister deze proefneming heeft afgekeurd, nadat zij slechts drie weken had geduurd en de resultaten hem toen nog niet bekend konden zijn. Zij vroegen hieromtrent te worden ingelicht en spraken den wensch uit, dat, indien langs den hierbedoelden weg bezuiniging is te verkrijgen, tot den maatregel zou worden overgegaan.

Van andere zijde wees men op de lagere raming van de restitutie ten laste van de Indische begrooting en op de mededeeling op bladz. 43 van den toelichtenden staat, dat voor 1900 op 2 adjunct-administrateurs minder gerekend kan worden, waaraan men de veronderstelling vastknoopte, dat de Regeering niet ongenegen is tot den bovenbedoelden maatregel over te gaan.

Art. 28. Uit het bij dit artikel aangeteekende blijkt dat de Minister reeds vooruitgeloopen is op de bij deze begrooting voorgedragen organisatie van het personeel der zeemacht. Men wees hierbij ook op de invulling der kolommen 20 en 21 van bijlage Q. Men had liever gezien dat de Minister ten deze eerst de beslissing der Staten-Generaal had afgewacht.

Art. 31. Vrij algemeen werd erkend dat het bestaande gebrek aan stokerspersoneel dringend voorziening eischt. Met belangstelling had men dan ook kennis genomen van de door den Minister ontworpen regelingen, strekkende om den toeloop te vergrooten. Verscheidene leden evenwel betwijfelen of de Minister zich daarbij in de goede richting heeft bewogen. Zij meenden, dat meer afdoende maatregelen behooren te worden getroffen, waar — hetgeen verband houdt met het streven naar voorziening in het aanzienlijk tekort — het in de laatste twee jaren aangeworven personeel, ook wat gehalte betreft, veel te wenschen overlaat en grootendeels bestaat uit personen, voor wie geen vooruitzicht bestaat aan dek tot eenigen graad te zullen opklimmen. Daarbij komt dat de voor oefening bestemde tijd veel te kort is. Een twaalftal stokers worden 6 weken op eene kanonneerboot geplaatst, gedurende welken tijd zij ieder slechts 4 malen alléén stoken.

Wat betreft de opleiding van jongens tot stoker der 2e klasse aan boord van het instructieschip te Amsterdam, daarvan verwachtten bedoelde leden weinig heil. Op den voorgrond stellende dat aan de stokers hooge eischen worden gesteld, dat deze niet alleen practisch zeer goed ontwikkeld, doch bovendien physiek bestand moeten zijn tegen den zwaren dienst in de machinekamer, kwam het hun voor dat het recruteeren van stokers uit de jongens van de „Wassenaer" geen aanbeveling verdient. Dezen zullen, meenden zij, althans physiek niet in die mate ontwikkeld zijn, dat reeds dadelijk op hen gerekend kan worden voor alle werkzaamheden die zij als stoker zullen hebben te vervullen. In verband hiermede werd gevraagd, op welken leeftijd de jongens tot stoker der 2e klasse bevorderd kunnen worden.

In de Memorie van Toelichting deelt de Minister mede, dat eene voorloopige proef zeer goede resultaten heeft opgeleverd en de levensvatbaarheid dezer opleiding heeft aangetoond. Deze proefneming achtte men echter van zeer twijfelachtige waarde. Hoe lang toch, vroeg men, is die proef genomen? Om te kunnen afgaan op de verkregen resultaten, had zij, met het oog op het hiervoren opgemerkte, van langeren duur moeten zijn, hetgeen niet het geval kan zijn geweest.

Andere leden hadden tegen de hierbedoelde regeling op zich zelf geen bezwaar, doch ook zij waren van oordeel, dat met de opleiding, zooals in de Memorie van Toelichting is omschreven, bezwaarlijk eene kern van bekwame werklieden zal kunnen worden verkregen, die in betrekkelijk korten tijd den onderofficiersgraad zou kunnen bereiken. Bovendien achtten zij den duur van den cursus — 1 jaar — te kort voor het onderwijs, ook op den voet waarop het thans is geregeld.

Voorts zou men gaarne vernemen hoe deze aangelegenheid in andere marines is geregeld.

Sommige leden wenschten van den Minister te vernemen, of, alvorens de jongens tot de opleiding worden toegelaten, hunne ouders of voogden omtrent de verandering van hun werkkring voldoende worden ingelicht en of de toestemming van genoemde personen inderdaad eene noodzakelijke voorwaarde is voor de toelating.

Met het oog op de zware taak der stokers aan boord van onze moderne schepen, werden de maatregelen tot verbetering hunner financieele positie door verschillende leden toegejuicht.

Daarentegen meenden andere leden, dat de afschaffing van de stokers der 3e klasse, met verhooging van de soldij van die der 2e en der 1e klasse respectievelijk van f 20 tot f 25 en van f 30 tot f 35, te ver gaat. Als aanvangssoldij achtten zij een bedrag van f 20 per maand voldoende.

Ook met betrekking tot de financieele maatregelen ten behoeve van het stokerspersoneel werd gevraagd, hoeveel de daaraan verbonden hoogere uitgaven zullen bedragen, zoowel voor Indië als voor Nederland.

De openstelling van den sergeantsgraad voor het stokerspersoneel werd vrij algemeen toegejuicht. Intusschen werd gevraagd, of uit de mededeeling der Memorie van Toelichting, dat de uit de werving afkomstige stokers bij het voldoen aan de daarvoor gestelde eischen tot korporaal-stoker kunnen worden bevorderd en dat van dezen eenigen den graad van sergeant kunnen verkrijgen, moet worden afgeleid dat onderscheid zal worden gemaakt tusschen de stokers afkomstig uit de werving en die afkomstig van de „Wassenaer".

Gevraagd werd of ook mariniers onder het stokerspersoneel zijn opgenomen en, zoo ja, hoevelen er zijn overgegaan.

Voorts zag men gaarne aangegeven hoe groot op dit oogenblik het bestaand tekort aan stokers is.

Is, vroeg men, bij het bepalen van het aantal stokers gerekend op het welslagen van de in het koloniaal Verslag over 1899 vermelde pogingen tot het vormen van inlandsche stokers, waardoor op de schepen van het auxiliair eskader slechts eene kern van bekwame Europeesche stokers noodig zou zijn?

Ten slotte werd er op gewezen dat, naar uit bijlage Q blijkt, het aantal stokers bij de marine-reserve niet noemenswaard toeneemt en werd gevraagd of het niet noodig is de dienstneming meer aan te moedigen. Heeft de Regeering wellicht reeds daartoe strekkende maatregelen genomen?

Naar aanleiding van hetgeen in den toelichtenden staat bij dit artikel is aangeteekend werd er op gewezen, dat de Minister ook op de daar genoemde nieuwe regelingen vooruitgeloopen is en gaf men zijn bevreemding te kennen, dat hij de beslissing der Staten-Generaal niet heeft afgewacht.

Ten aanzien van het personeel der machinisten ontving men gaarne volledige gegevens omtrent het verloop gedurende de laatste jaren. Sommige leden merkten hieromtrent op, dat na het in werking treden van de 10-jarige verbintenis in 1881, ongeveer 50 pct. den dienst na het verstrijken van dien termijn heeft verlaten, welk percentage nog zou stijgen, indien niet door minder vrijgevige bepalingen, dan bij andere korpsen der zeemacht bestaan, het verlaten van den dienst bemoeilijkt werd. Deze toestand is nadeelig zoowel voor de schatkist als voor de slagvaardigheid der vloot. Gaarne vernam men welke maatregelen de Minister denkt te nemen om aan het verloop een einde te maken.

Een der grieven bestaat, naar men meende, hierin, dat met het, volgens de vastgestelde bemanningslijsten, op de nieuwere schepen geplaatste machinekamerpersoneel, niet afdoende in den dienst kan worden voorzien. De hoofden der machinekamers aan boord van genoemde schepen zouden, met het oog op hun uitgebreiden werkkring en de daarmede gepaard gaande groote verantwoordelijkheid, zoowel in hun belang, als in dat van het

materieel en van eene goede dienstvervulling, wenschen te worden ter zijde gestaan door chefs der wacht — officieren-machinist der 2e klasse of hoofdmachinisten — ten volle voor die taak berekend.

Gaarne vernam men 's Ministers meening omtrent dit denkbeeld.

Herziening van de pensioenregeling van dit personeel, in dien zin dat het pensioen in juister verhouding kome te staan tot het genoten traktement, achtte men, en zulks te meer met het oog op de gevorderde diensten, billijk en gewenscht.

Eene billijke verhooging van de toelage wegens verblijf in de tropen bij pensionneering, verdient, naar het voorkwam, mede aanbeveling. Evenzoo volgens sommigen eene verhooging van soldijen. De voorgestelde verhooging van de verhoogde traktementen en soldijen van het machinistenpersoneel werd daartoe niet voldoende geacht.

Een derde punt betreft de openstelling van de gelegenheid om op jeugdiger leeftijd den officiersrang te kunnen bereiken. Belanghebbenden zouden, naar men meende, wenschen dat — in navolging van Engeland — het getal machinisten aan boord gedeeltelijk vervangen werd door in rang opgeklommen stokers-machinedrijvers en dat voorts de overblijvende machinisten in rang werden verhoogd. Ook omtrent dezen, ongetwijfeld zeer ingrijpenden maatregel, vernam men gaarne 's Ministers gevoelen.

Tegen zoodanige samenstelling van het machinekamerpersoneel werden echter ook bedenkingen geopperd, doch tevens werd gevraagd, of het niet mogelijk zoude zijn de positie van het korps machinisten op zich zelf te regelen, in verband met die welke door hen in de huishouding aan boord ingenomen wordt tusschen de officieren en de verdere bemanning (onderofficieren en minderen) in, in dier voege, dat voor hen speciale bepalingen worden gemaakt.

Aangezien de uitbetaling van voorschotten op de soldijen van het personeel der marine met bestemming naar het buitenland, somtijds zeer laat plaats heeft, dikwijls te laat om zich van eene uitrusting te kunnen voorzien, werd gevraagd deze uitbetaling tijdiger te doen geschieden. Men vroeg tevens of de termijnen waarop deze voorschotten worden verstrekt, bij reglement zijn vastgesteld.

Voor de mildere bepalingen met betrekking tot de verpleging in het hospitaal werd den Minister dank gezegd. De wenschelijkheid werd alsnog uitgesproken, dat de kosten der verpleging zouden worden geregeld niet naar den graad, doch naar het inkomen van den verpleegde.

Nu de Minister gunstiger bepalingen heeft vastgesteld ten opzichte van de examens voor het konstabelpersoneel, waarop ten vorigen jare werd gewezen, zouden enkele leden gaarne

zien, dat deze verbetering ook werd aangebracht ten behoeve van de onderofficieren van den torpedodienst, die nog altijd niet tot examens worden toegelaten zoolang zij in Indië verblijven.

Voor de onderofficieren der marine is na acht jaren dienst eene soldijverhooging toegestaan van f 2 per maand, mits zij in het vaste korps zijn opgenomen of voor opneming worden voorgedragen.

Aangezien, naar enkele leden meenden te weten, sedert 1 November 1895 geene voordracht meer plaats heeft gehad, achtten die leden aanvulling van de bestaande bepalingen gewenscht.

Thans kan zich het geval voordoen dat onderofficieren 8 jaren dien graad bekleeden zonder in aanmerking te komen voor de verhooging, terwijl andere onderofficieren reeds hun maximum soldij behalen na slechts één jaar in dien graad te hebben gediend.

De verdeeling der hutten voor de onderofficieren geeft meermalen aanleiding tot eene minder aangename verstandhouding.

De leden die dit opmerkten, wenschten dat, afgescheiden van de qualiteit waarin de onderofficier dient, in elk geval de oudste in graad het eerst in aanmerking zou komen voor eene hut aan boord.

Door den Minister is voldaan aan het destijds gedaan verzoek om de timmerliedon aan boord der oorlogsschepen gereedschappen te verstrekken. Die verstrekking is intusschen zeer beperkt en onvoldoende. Aan boord van de „Wilhelmina" bijv. is slechts één kist, terwijl aan boord van het wachtschip te Willemsoord, waar een timmerman-majoor en 13 timmerlieden verblijven, nog geen gereedschappen aanwezig zijn.

Nog altijd is de timmerman belast met de functiën van den stuurman. De dienst van laatstgenoemde loopt echter zóó zeer uiteen met die van eerstgenoemde, dat — naar men meende ook volgens het oordeel van officieren — deze diensten onmogelijk gelijktijdig naar behooren kunnen worden waargenomen.

Gevraagd werd of de Minister het voornemen heeft de diensten van den stuurman blijvend aan den timmerman op te dragen.

E. Hier is gerekend op een zeetraktement, ten behoeve van een kapitein-luitenant ter zee, adjudant van Hare Majesteit de Koningin. Men meende dat geen zeeofficier van dien rang aan Hare Majesteit als adjudant is toegevoegd.

Art. 33. Met het oog op de nieuwe traktementsregeling voor de zeeofficieren waren sommige leden van meening, dat de traktementen der officieren bij de mariniers, speciaal die der subalterne, die geregeld zijn op den voet van die der landmacht, mede aan herziening behooren te worden onderworpen. De positie der 1e luitenants toch is, ten gevolge der meer dan

normale aanvulling gedurende het tijdvak 1879 tot 1884, niet gunstig. De wisselende inzichten omtrent het korps mariniers, deden nu eens in het korps officieren een groot incompleet ontstaan, dan weder dat korps door te groote aanvulling in korten tijd op sterkte komen, eene omstandigheid die zich ook nu weer voordoet.

Art. 34. De wenschelijkheid werd betoogd bij het Koninklijk Instituut voor de marine een luitenant ter zee der 1e klasse, te plaatsen als 1e officier.

a I. Met betrekking tot de voorgenomen plaatsing der adelborsten van het oudste jaar op een actief pantserschip — waarmede men zich overigens ingenomen betoonde — werd gevraagd, of het, met het oog op den leeftijd dier adelborsten, niet beter ware, die activiteit in het 3e jaar te doen plaats hebben.

Zal, zoo werd voorts gevraagd, de plaatsing van allen op één schip geene bezwaren opleveren ten opzichte hunner vorming?

a II. Men zou gaarne nader zien aangetoond, dat — zooals op bladz. 49 en 51 van den toelichtenden staat wordt medegedeeld — de lessen van den daar bedoelden gepensionneerden leeraar niet bij voortduring door twee andere leeraren kunnen worden gegeven. Een vermeerdering van het aantal adelborsten is immers niet te verwachten.

Art. 34. Herhaaldelijk werd aangedrongen op vermindering van diensturen voor onderofficieren der marine en oppassers aan het Instituut.

De oppassers hebben een diensttijd van gemiddeld 12 uren per dag, die bovendien zóó verdeeld is, dat zij bijna voortdurend verbonden zijn. Op het geheele personeel is nu één oppasser meer aangesteld, wat, naar het oordeel van enkele leden, geen voldoende vermindering van diensturen voor het overig personeel kan geven. Om den toestand juist te kunnen beoordeelen, werd den Minister verzocht, de dienstregeling voor de sergeanten der mariniers en oppassers aan de Kamer te willen overleggen.

Art. 38, *b*, III. De bedoeling om de cursussen in gymnastiek, schermen, schieten enz. door meer personeel te doen volgen, werd toegejuicht, doch men wenschte dat verder werd gegaan op dien weg.

Is op de normaal-schietschool geen gelegenheid om meer personeel te bekwamen, dan verdient het, meende men, aanbeveling om die inrichting uit te breiden, of een afzonderlijken cursus voor de marine op te richten, waartoe, b. v. op 's Rijks werven, met weinig kosten zou kunnen worden overgegaan.

Art. 42, *a*. Mededeelingen omtrent de loonen van het personeel der marine-bakkerij te Willemsoord, wekten in de afdeeling waar deze zaak ter sprake kwam, bevreemding.

Volgens die mededeelingen toch, zouden de loonen der bakkers en ovenstokers bij die inrichting slechts f 7 per week be-

dragen, terwijl de opzichter, die eene zeer verantwoordelijke betrekking bekleedt, slechts f 8.40 per week zou ontvangen benevens 0.6 K.G. brood per dag, en zulks bij een werktijd van $11^1/_2$ uur daags. Sommige leden wenschten van den Minister te vernemen of deze cijfers juist zijn. Er werd op gewezen, dat nu 2 jaar geleden een ander model brood werd voorgeschreven dat, afgezien van de meerdere zorg bij de bewerking, elken dag versch moet worden geleverd; en ofschoon de arbeid hierdoor niet weinig is toegenomen, werd toch geen enkele verbetering in de loonen gebracht.

Waren de genoemde cijfers juist, dan werd door de hierbedoelde leden verhooging der loonen noodig geacht. Het personeel der marine-bakkerij, waar ook, onder zooveel hooger temperatuur, hard brood moet worden gebakken, mag, naar hun oordeel, in belooning niet achterstaan bij dat der garnizoensbakkerijen.

Art. 44. Bij vroegere gelegenheden, heeft de Minister herhaaldelijk toegezegd te zullen overwegen of aan het personeel van het marine-hospitaal te Willemsoord, voor zooveel het niet gedurende het middaguur in het gebouw behoeft te verblijven, het voedinggeld kan worden uitgekeerd. Was men juist ingelicht, dan heeft de dirigeerende officier, chef van dat hospitaal geen bezwaar tegen dezen maatregel. Waar dit het geval is, vroegen de leden die deze zaak ter sprake brachten, of de Minister niet alsnog tot dien maatregel zou willen overgaan, waardoor het betrokken personeel zeer zou worden gebaat.

IVde Afdeeling.

Art. 49. Het kwam niet gemotiveerd voor de toelage voor administratieve hulp van den inspecteur over het loodswezen in het 2de district (Terschelling) van f 200 op f 400 te brengen (Bijlage V. I.). Die verhooging schijnt alleen te zijn voorgesteld om dezen titularis gelijk te stellen met zijn ambtgenoot in het 1ste district (Delfzijl).

Art. 55. Onder verwijzing naar hetgeen reeds vroeger ter zake in het midden is gebracht, werd door sommige leden opnieuw aangedrongen op verhooging der bezoldiging van de kwartiermeesters en van de roeiers bij het loodswezen.

Andere leden waren van oordeel, dat in het algemeen, met het oog op de invoering van stoomloodsdienst en de daarmede in verband staande vermindering der door het loodspersoneel als aandeel in de loodsgelden genoten inkomsten, de vaste bezoldiging van dat personeel behoort te worden verhoogd.

De verhooging van dezen post met f 37 000 ter vergoeding aan de schippers 2de klasse, kweekelingen der 2de klasse en matrozen, van de kosten hunner voeding aan boord — zie het aangeteekende op bladz. 69 van den toelichtenden staat — werd

or meerdere leden niet voldoende toegelicht geacht, waar en hier feitelijk met eene niet onaanzienlijke verhooging van inkomsten te doen heeft.

Art. 58*b*. Ook zag men de noodzakelijkheid der verhooging n dit artikel met f 20 000 gaarne nader toegelicht. Waaraan de voortdurende stijging der op bladz. 71 van den Toelichnden Staat genoemde uitgaven toe te schrijven?

Art. 66. Er werd op gewezen, dat op de vaarwaters in t zuiden des lands met zeer goed gevolg gebruik wordt geaakt van boeien met gas. Waarom, vroeg men, worden derlijke boeien niet ook gebezigd in de Zuiderzee en langs de iesche kust, speciaal in het vaarwater „de Boontjes".

Van de zijde der Kamer is in de laatste jaren herhaaldelijk ngedrongen op maandelijksche aflossing der wachters op de htschepen. Eenige leden betreurden dat de Minister steeds zwaar blijft maken aan dit alleszins billijk verlangen te volen, vooral nu de inwilliging schijnt af te stuiten op gebrek n ondersteuning van sommige superieuren, die of zelf wel in t genot zijn van eene maandelijksche aflossing òf in zooveel nstiger positie zijn geplaatst.

Wenscht de Minister tot bedoelden maatregel niet over te an, dan zouden die leden eenige verbetering aangebracht willen en in de financieele positie van deze lichtwachters, die in menig zicht ten achter staan bij de lichtwachters in andere landen. Zij ontvangen thans na elke 10 jaren dienst, eene verhooing van maandgeld ten bedrage van f 5, zoodat geen hunner et ooit tot het maximum der bezoldiging kan brengen.

Verschillende leden gaven den Minister daarom in overweng, eene periodieke verhooging van f 5 toe te kennen, na elke jaren dienst, met behoud van het bestaande minimum.

Er waren leden die hadden vernomen, dat bedoelde porsonen moeilijkt zijn in de uitoefening van het recht van petitie in ke hunne hierbedoelde lotsverbetering. Men wenschte hierntrent te worden ingelicht.

IVDE AFDEELING.

Art. 67*h*. Blijkens het ter zake medegedeelde in de Memoe van Toelichting zijn de voorbereidende maatregelen genomen n de gewijzigde verlichting van den Rotterdamschen Waterweg g in den loop van 1899 tot stand te brengen.

Naar men had vernomen is de Minister teruggekomen van jn voornemen om, ter verkrijging van krachtiger licht, eene ectrische verlichting aan te brengen en zou hij thans de twee eleidelichten willen doen bestaan uit gasgloeilichten.

Men stelde er prijs op bij de Memorie van Antwoord een *olledig* plan te mogen ontvangen, waaruit blijkt hoe de verchting voor den Rotterdamschen Waterweg in haar geheel al worden tot stand gebracht.

Art. 67*i*. Sommige leden meenden dat de overeenkomst met Pruissen van 16 October 1896 betreffende het gemeenschappelijk onderhoud van de verlichting enz. van de Beneden-Eems en de Wadden, zeer in ons nadeel is.

Art. 69. Van het bij dit artikel geraamde bedrag is f 11 600 afgetrokken als bijdrage uit het Iste hoofdstuk der Indische begrooting voor hydrographisch materieel. Men vroeg, waarop die som steunt.

Men kon niet aannemen, dat zij alleen daarom in mindering is gebracht, omdat voor de hydrographie in Nederl.-Indië, is uitgetrokken;

op art. 2	f	800
„ „ 68		9 540
Totaal .	f	10 340
en dus nog een bedrag van		11 660

ondergebracht moet worden om het bij genoemd hoofdstuk der Indische begrooting *geraamd* bedrag uit te putten.

VDE AFDEELING.

Art. 72*b*. Met klem werd aangedrongen op spoedige indiening van de toegezegde herziening der militaire pensioenen. Herhaaldelijk doen zich gevallen voor, dat overigens flinke militairen, om redenen geheel buiten eigen schuld of toedoen liggende, worden afgekeurd voor den dienst, zonder eenige aanspraak op pensioen. De toezeggingen door den Minister werden nu reeds verschillende malen herhaald en men zou het betreuren, wanneer deze zeer urgente aangelegenheid niet nog in den loop van dit zittingjaar werd geregeld.

Gevraagd werd, of het onderzoek naar de mogelijkheid tot vorming van een pensioenfonds voor weduwen en weezen van militairen beneden den rang van officier, ingesteld in overleg met de Departementen van Oorlog en Koloniën, — waarvan melding gemaakt werd op bladz. 23 van de Memorie van Antwoord der begrooting voor 1899 — reeds tot eenig resultaat heeft geleid, en zoo ja, tot welk?

Meerdere leden wezen andermaal op de dringende noodzakelijkheid eener algemeene verhooging der pensioenen voor het loodspersoneel, en meer in het bijzonder op de ten eenenmale onvoldoende regeling van het weduwenpensioen in art. 18, litt. *b*' der wet van 18 Juni („Staatsblad" n°. 144), gewijzigd bij de wet van 31 December 1897 („Staatsblad" n°. 287).

In de Memorie van Toelichting behoorende bij eerstgenoemde wet werd door de Regeering zelve er op gewezen, hoe groote kalmte en tegenwoordigheid van geest in bij het loodsmansbedrijf zoo dikwijls voorkomende hachelijke omstandigheden, hoofdvereischten zijn en dat het wel geen betoog zal behoeven, dat beide eigenschappen in hooge mate kunnen worden bevorderd,

bijaldien de loods verzekerd is, dat, overkomt hem bij het bewijzen zijner diensten een ongeluk, zijne toekomst, en, schiet hij er het leven bij in, die zijner weduwe en kinderen zoodanig verzorgd is, dat ten minste in hun levensonderhoud wordt voorzien.

Waar nu bij genoemd art. 18, lit. *a*, aan de weduwe, wier man in en door den dienst om het leven komt, ongeacht den diensttijd van den man, steeds 2/3 van het volle pensioen wordt toegekend, wordt krachtens litt. *b* van datzelfde artikel aan de weduwe, wier man b.v. na 25jarigen dienst komt te overlijden, slechts de helft toegekend van een gedeelte van het volle pensioen. Herhaaldelijk werd geconstateerd dat laatstbedoelde uitkeering ontoereikend is om in de levensbehoeften der achtergeblevenen te voorzien, en naar uit de hiervoren in herinnering gebrachte beschouwing der Regeering zelve blijkt, eischt de billijkheid dan ook dat mede in het geval van art. 18, litt. *b*, het 2/3 van het pensioen worde toegekend.

Was men wel ingelicht, dan is den Minister van Marine meermalen, onder aanduiding van door het Departement van Marine gemakkelijk te controleeren gevallen uit de practijk, op bedoelde noodzakelijkheid gewezen. Men verzocht de Regeering de voor deze voorziening weinig omvangrijke wetswijzing niet uit te stellen tot eene geheele herziening van bedoelde wet.

Art. 78. Aan het personeel van het marine-hosgitaal en van het Koninklijk Instituut worden de verschillende medailles uitgereikt, echter zonder eenige toelage.

Men wenschte van den Minister te vernemen waarop zich die uitzondering voor deze militairen grondt en of, zoo geen aanspraak kan gemaakt worden op een jaarlijksche toelage, de Minister in overweging zou willen nemen, eene toelage in eens te verleenen, zooals aan het personeel der Rijksmarinewerven.

Bijlagen.

Bijlage A. De „Koningin Wilhelmina" komt ten onrechte onder de pantserdekschepen voor. Zij behoort toch naar haar type tot de pantserschepen. Een blik op de bijlage zelve toont het best het onjuiste der plaatsing aan, en zou dit nog duidelijker doen indien men de kolommen 15 en 16 ook had ingevuld met de cijfers van verleden jaar (5900 en 16.5). Waarom liet men die invulling achterwege?

De „Reinier Claeszen" staat — en te recht — onder de monitors. In de Memorie van Toelichting wordt zij nu echter gerekend tot de pantserschepen voor binnenlandschen dienst.

Bijlage D. Uit de raming van de samenstelling en beweging der zeemacht voor 1900, blijkt dat het pantserdekschip „Gelderland" slechts 3 maanden zal worden in dienst gehouden. Zullen — zoo vroeg men — in dien korten tijd officieren en bemanning in die mate kunnen geoefend worden, dat een goed geheel

verkregen wordt? Met het oog op het groote belang dat de opvarenden goed geoefend en daarenboven volkomen bekend zijn met het schip in al zijne onderdeelen, werd de wenschelijkheid betoogd. dat, indien al niet de volle bemanning kon worden bijeengehouden, het schip althans met verminderde bemanning in dienst zou blijven, opdat officieren en onderofficieren de voor hen zoo hoogst noodzakelijke grondige kennis en behandeling van het ingewikkelde samenstel zouden kunnen verkrijgen.

Volgens de „Toelichtingen" dezer bijlage is het wachtschip te Tandjong Priok opgeheven. In verband hiermede werd gevraagd, of in het vervolg alleen het wachtschip te Soerabaija dienen zal tot opneming van uit Nederland komende, van repatrieerende, zoomede van tijdelijk niet op actieve schepen geplaatste schepelingen?

Geconstateerd werd dat, buiten den luitenant ter zee, nog 2 majoor-schrijvers bij het Departement van Marine geplaatst worden, in verband met de opheffing van het wachtschip te Tandjong Priok.

Bijlage Q. Waarom wordt in kolom 19 het non-actief van een jaar te voren (1 Juli 1898) opgegeven, in plaats van dat van het tijdstip van het opmaken der begrooting?

Volgens deze bijlage ontbreekt nog ongeveer 20 pct. van het aantal kanonniers, benoodigd in oorlogstijd op het bestaande materieel. Hoewel sedert 1898 vooruitgang is te constateeren, werd gevraagd of de reeds genomen maatregelen doen verwachten, dat het ontbrekend getal spoedig geheel zal zijn aangevuld, en of met het aantal dat thans noodig is, zal kunnen worden volstaan op de vloot, samengesteld volgens de door den Minister ontworpen organisatie.

Aldus vastgesteld den 20en November 1899.

VAN VLIJMEN.
STAALMAN.
DE RAS.
GOEKOOP.
LIEFTINCK.



14e Jaargang 1899—1900. 7e Aflevering. — 12 Januari.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



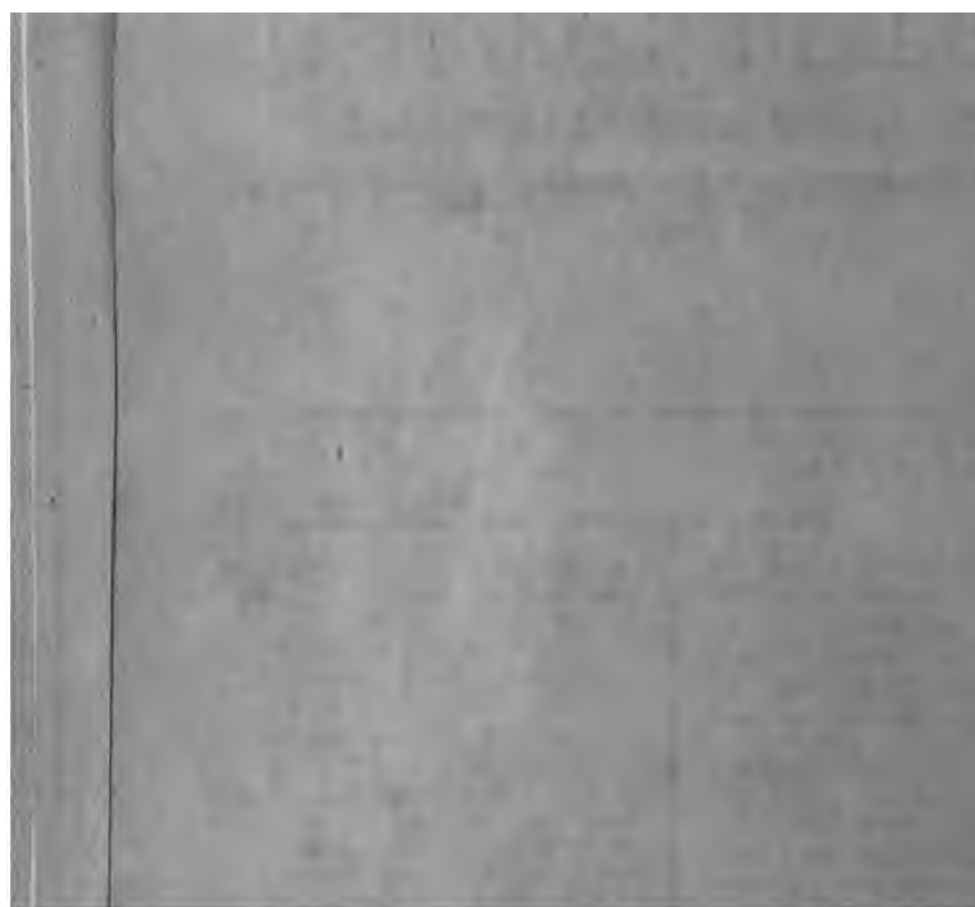
ONDER REDACTIE VAN:

J. ALBARDA, J. J. RAMBONNET, A. MERKUS, O. VAN LENNEP,
T. J. CREYGHTON, J. P. GUÉPIN, *(secretaris)*.



DEN HELDER.
C. DE BOER Jr.

NAAR OOST-INDIË *wordt dit blad per zeepost verzonden. De toezending kan echter ook per mail geschieden tegen vergoeding der extra porto's, die ongeveer 30 cents per jaar bedragen. Aanvragen daartoe te richten aan den uitgever.*



PANTSER EN GESCHUT,

NAAR AANLEIDING VAN ADMIRAAL MAKAROFF'S OORDEEL.

Dat de Redactie van het „Marineblad" het artikel van admiraal MAKAROFF, dat zij in de 1e aflevering van den loopenden jaargang (blz. 68) uit de „Kotlin" overnam, niet ten onrechte zeer lezenswaardig noemt, erkennen wij gaarne. Het onderwerp is belangrijk en actueel, de naam van den schrijver is gunstig bekend, niet alleen in de vaklitteratuur, doch ook als die van een der betrekkelijk weinigen in het zoo groote korps Russische marine-officieren, wien het gegeven was, in den oorlog van 1877 eene belangrijke rol te spelen op het oorlogstooneel.

Niettemin mogen wij eenige bedenkingen tegen des schrijvers betoog en conclusiën niet in de pen houden. Dat zulke bedenkingen konden rijzen, behoeft niemand te verwonderen; ten eerste toch draagt het artikel — aangenomen dat de (misschien herhaalde?) vertaling aan de juiste vertolking van des schrijvers bedoeling niets heeft te kort gedaan — de sporen van de neiging om veel te zeggen in weinig woorden, wat altijd eenigszins gevaarlijk is; maar bovendien heeft de schrijver moeten erkennen onbekendheid met de bijzonderheden van den slag (bij Santiago) en bewijst hij deze onbekendheid o.a. dadelijk door de vermelding, onder de bewapening van de „Cristobal Colon", van de beide ARMSTRONG-kanonnen van 25 cM. lang 40 kalibers, welke, zooals bekend, tijdens het vertrek van CERVERA's divisie naar West-Indië nog niet opgeleverd, en dan ook bij het gevecht niet aan boord waren.

Zoo toont ook de kantteekening, die „de Russische Invalide" bij des admiraals artikel maakt, namelijk „de rampen van Spanje zijn te wijten aan de omstandigheid, dat zijne vloot bij Santiago niet wilde vechten", dat de steller zich, vermoedelijk door te dicht bij de gebeurtenissen te staan, geen voldoend ruim overzicht over deze heeft verzekerd, en daardoor aan het gevecht bij Santiago eene beteekenis in den oorlog heeft aangewezen, die het allerminst toekomt. Het is toch duidelijk genoeg gebleken, dat, hoe verschillend ook de uitslag van dat gevecht had kunnen zijn, hierdoor onmogelijk eenige ramp van Spanje had kunnen worden afgewend.

Naar onze meening kent men, ook ten opzichte der daaruit te trekken lessen, aan het bedoelde gevecht een te breeden rug toe; wat o. i. werkelijk daaruit te leeren valt, na kennisname der vele gepubliceerde bijzonderheden, willen wij in de volgende regelen in het kort samenvatten.

De drie kruisers van het type „Infanta Maria Teresa" — van de „Cristobol Colon" spreken wij voorloopig niet — hebben het gevecht moeten opgeven, omdat de brand in de schepen het verblijf op de bovenste dekken onmogelijk maakte en tot ernstige ontploffingen dreigde te leiden.

Nog vóór dat deze brand tot het verlaten der schepen noopte, had hij de bediening van het geschut onmogelijk gemaakt; dat dit zweeg, was echter ook te wijten aan de uitwerking van het vijandelijk vuur en den minder goeden onderhoudstoestand van geschut en munitie; intusschen werden verscheidene kanonnen van 14 cM. nog bruikbaar bevonden na de overgave; van het geschut van 28 cM. in de torens, twee stukken per schip, was slechts één gedemonteerd.

Machines en stuurinrichtingen waren onbeschadigd, de beweegkracht en manoeuvreervaardigheid der schepen was volkomen intact gebleven. Het is niet duidelijk gebleken of de pantsergordels getroffen zijn geworden, maar het is licht te vermoeden, dat de gewone granaten, en zelfs de zoogenaamde „semi-amour-piercing" projectielen der Amerikanen, daartegen geene noemenswaardige uitwerking zouden hebben gehad; het is misschien van nòg meer belang, op te merken, dat de pantserdekken dezer schepen geene scherven, zelfs van groot kaliber projectielen, hebben doorgelaten.

Wat den brand aangaat, uit hetgeen langzamerhand omtrent het beheer van het materieel bij de Spaansche marine is aan het licht gekomen, kan kwalijk de overtuiging worden geput, dat werkelijk alle mogelijke voorzorgsmaatregelen tot het voorkomen en spoedig meester zijn van den brand aan boord van de Spaansche schepen vóór Santiago zijn genomen. Nergens vonden wij vermeld, dat meubelen en uitrustingsartikelen uit de verblijven waren verwijderd en houten beschotwerk weggebroken — op eenige van DEWEY's schepen had men dit zelfs, bij gebrek aan bergruimte, overboord geworpen.

Mag in dit opzicht bij de bemanning van schepen, die een gevecht hebben aan te gaan, in het vervolg meer ernstige voorbereiding verwacht worden, het is ook mogelijk en noodzakelijk te zorgen, dat de brandbluschmiddelen niet zóó spoedig als op sommige Spaansche schepen geschiedde, door het vijandelijk vuur worden buiten gebruik gesteld. Vergissen wij ons niet, dan is men reeds op verschillende bestaande oorlogsschepen begonnen, de pijpleiding der brandbluschpompen voor een belangrijk grooter gedeelte dan vroeger geschiedde, onder het pantserdek te brengen.

Met het oog op dit alles bestaat er o. i. alle ruimte voor de meening, dat schepen, even kwetsbaar voor het vuur met

gewone granaten als deze Spaansche, d. w. z. zonder hoog opgetrokken boordpantser en met de aanwezigheid van brandbaar materiaal bij de inwendige betimmering, het ook onder een overstelpend vuur als hier door de Amerikanen werd afgegeven, althans zóó lang zullen kunnen uithouden, als noodig is om ook der tegenpartij belangrijke schade toe te brengen.

Maar er is meer; de „Infanta Maria Teresa" en hare twee zusterschepen behoorden, wat de verdeeling der pantserbescherming aangaat, tot een tijdperk, dat heden ten dage als afgesloten moet worden beschouwd. Geen scheepsbouwmeester zal er nog aan denken, het voor het pantser beschikbare gewicht op een schip van 7000 ton waterverplaatsing zoodanig te verdeelen als op deze schepen geschied is. Men vergelijke slechts het genoemde type met het ongeveer even groote, maar eenige jaren jongere type van gepantserden kruiser, waarvan de „Cristobal Colon" deel uitmaakte.

Het is bekend, dat laatstgenoemd schip, zoowel door zijne positie als voorste schip in de formatie, als door zijn langer dan de andere volhouden van eene eenigszins beduidende snelheid, slechts enkele malen is getroffen geworden, en, om zoo te zeggen, aan het eigenlijke gevecht geen deel heeft genomen. Ware dit anders geweest, dan, zoo durven wij onderstellen, zoude gebleken zijn, dat het over eene groote oppervlakte van het boord aangebrachte pantser, de gewone granaten, althans van het middelbare en lichte geschut, belettende in het schip te ontploffen, de vernieling van dit schip door den inwendigen brand tenminste veel minder snel en zeker zoude hebben gemaakt.

Door het gevecht vóór Santiago is dus *niet* bewezen, dat een oorlogsschip naar de heden ten dage geldende begrippen gebouwd en beschermd, binnen korten tijd door inwendigen brand kan worden buiten gevecht gesteld. Dat een belangrijk gedeelte van den romp der oorlogsschepen kwetsbaar zal blijven voor het vuur uit snelvurend geschut van middelbaar kaliber, valt kwalijk te betwijfelen; maar het blijft voorshands problematiek, of de schade, door dit vuur aan te richten, van overwegenden invloed op den uitslag van het gevecht zal kunnen zijn.

Tot dusver beschouwden wij uitsluitend den romp van het schip als doelwit van des vijands vuur. Wijden wij thans eenige aandacht aan de uitwerking van dat vuur op de strijdvaardigheid van de geschutbatterij. Dat het Spaansche geschut in den slag bij Santiago zoo weinig gepresteerd heeft, doet hier niets ter zake; waren de bemanningen beter geoefend geweest, het materieel in goeden staat, de bediening niet door brand belemmerd, het ware hiermede geheel anders gesteld geweest; voor de vraag naar de waarde van pantserbescherming voor het geschut dient nagegaan te worden, welke schade door het Amerikaansche geschutvuur direct aan het Spaansche geschut is toegebracht.

De drie Spaansche schepen, die een hevig vuur hebben te

doorstaan gehad, voerden aan de zijde, waar zij slaags waren (bakboordszijde), gezamenlijk 6 stukken van 28 cM. in torens en vijftien van 14 cM. achter schilden. Wat was nu de uitwerking der wel korte, maar hevige kanonnade, waaraan deze batterijen waren blootgesteld? Bedriegt het geheugen ons niet — de gegevens staan op het oogenblik niet tot onze beschikking — dan heeft het onderzoek, door de Amerikaansche commissie op de wrakken ingesteld, tot uitslag gehad, dat beschadiging door het treffen van vijandelijke projectielen, zoodanig, dat het stuk daardoor buiten gevecht gesteld zoude zijn, slechts bij enkele der vuurmonden van 14 cM. voorkwam, terwijl van een der torens door het springen eener granaat van 20 cM. in het schietgat, de geheele bemanning gedood en de bediening tijdelijk onmogelijk was geworden.

Wij moeten hierbij opmerken, dat de kanonnade, die wij boven „kort" noemden, uit anderen hoofde geenszins onder ongunstige omstandigheden plaats vond. Er was in dit vervolgend gevecht betrekkelijk weinig afwisseling in peiling en afstand van het doel; de toestand der zee was zeer kalm, de Amerikaansche schepen behoorden alle tot een charter, dat rustige ligging als opstellingsvlak voor het geschut medebrengt; al deze omstandigheden moeten de trefkans hooger hebben opgevoerd dan onder gemiddelde gevechtsomstandigheden te verwachten is.

Wij meenen hieruit de conclusie te mogen trekken, dat, waren geene andere oorzaken aanwezig geweest om den Spanjaarden het gebruik van hunne artillerie te ontzeggen, het vuur der Amerikanen niet, althans niet binnen het korte tijdsbestek, dat thans tot aan de nederlaag der Spaansche schepen verliep, bij machte zoude zijn geweest het vuur van laatstgenoemde tot zwijgen te brengen.

Het lijdt, dunkt ons, geen twijfel, of eene geheel onbeschermde batterij zoude er na eene dergelijke beschieting geheel anders afgekomen zijn; torenpantser en schilden hebben dus wel degelijk dienst gedaan om de daarachter opgestelde vuurmonden te beschermen, zoowel als gordel en pantserdek het drijfvermogen en de beweegkracht der schepen hebben intact gehouden.

Is dit juist, dan verliest de opmerking van admiraal MAKAROFF, dat „de bescherming door pantser in den slag bij Santiago onvoldoende was voor de Spaansche vloot", voor de practijk alle waarde; inderdaad, in dit gevecht, waarin van Spaansche zijde het geschut geene uitwerking had, ram en torpedo ongebruikt bleven, en de snelheid faalde, was ten slotte de pantserbescherming de eenige militaire eigenschap van het materieel, die beantwoordde aan de verwachtingen, welke de bouwmeester er van heeft mogen koesteren.

Het is gemakkelijk, zich voor te stellen, hoe de waarde dezer bescherming zoude zijn aan het licht gekomen, wanneer het Spaansche eskader, wat de andere militaire eigenschappen

treft, evenzeer aan billijke verwachtingen had beantwoord. Vat de snelheid betreft, wil dit zeggen, dat de Spaansche chepen boven de „Oregon", ondanks de schitterende prestie der machines van dit schip, en boven de „Brooklyn" en New-York" met hunne afgekoppelde voorste machines, een oordeel van ettelijke mijlen zouden hebben bezeten. Hierdoor oude ondanks de door velen gegispte keuze van het tijdstip ijner sortie, bij klaarlichten dag, de admiraal CERVERA nog eel korter onder des vijands vuur zijn geweest, dan nu het eval was. Onderstelt men hierbij het minder snel uitbreken n zich verspreiden van den brand in de Spaansche schepen, oals dit had kunnen zijn bij meer zorgvuldige voorzorgen aar aan boord, en zooals dit moet zijn bij alle heden ten dage og te bouwen schepen, dan zoude, ook al neemt men geene eerdere uitwerking van het Spaansche artillerie-vuur aan, eene oo beslissende nederlaag als de Spanjaarden thans leden, allicht ijn voorkomen en zouden de Amerikaansche bevelhebbers zeker ene andere tactiek hebben moeten volgen dan het vuren uitluitend met gewone granaten op afstanden, niet kleiner dan 500 yards; eene tactiek, waarbij aan hunne eigen schepen en emanningen belangrijke verliezen niet zouden zijn gespaard.

In dit verband zij nog gewezen op eene o. i. verkeerde vijze, om uit de door projectielen aangerichte schade gevolgrekkingen te maken.

Men heeft bij een of meer der kanonnen van 14 cM. op de paansche schepen geconstateerd, dat het beschermende schild, loor een projectiel getroffen, uit elkander geslagen was, en ierbij op den vuurmond en de bedieningsmanschappen eene hevig erwoestende uitwerking had gehad. Het ligt voor de hand, at in zoodanig geval de aanwezigheid van het schild de uitverking van het projectiel heeft vergroot. Zonder schild betaat er eene kleine kans, dat het projectiel doorgaat zonder ts te treffen: eene grootere, dat slechts enkele manschappen uiten gevecht worden gesteld. Wel staat hiertegenover, dat et projectiel tegen kanon of affuit tot springen gebracht kan rorden, maar het zooveel grootere schild heeft meer kans dit esultaat te voorschijn te roepen.

Geheel ten onrechte zijn nu velen geneigd, uit zulke feiten e concludeeren tot de nutteloosheid, ja de schadelijkheid van et gebruik van zulke schilden. Wanneer alleen projectielen an datzelfde of van grooter kaliber werden geschoten, dan oude men hierin gelijk hebben; let men op het vuur uit het ichtere geschut, dan verschijnt de zaak in een ander licht. Het schild, dat te zwak is tegenover projectielen van bij voorbeeld 12 cM., zal met succes die van 7.5 en kleiner tegenhouden. Tegenover het verlies aan veiligheid, door het schild veroorzaakt, waar het de schoten van het zwaardere geschut geldt, staat eene winst aan veiligheid tegenover het vuur uit het lichtere geschut.

De bekende Engelsche tacticus, admiraal COLOMB, heeft nog

onlangs de meening uitgesproken, dat de winst in dit geval de overhand boven het verlies zal behouden; wij nemen deze uitspraak gaarne over, ook op grond, dat het aantal schoten, uit het kleinere geschut gedaan, zooveel grooter is dan dat uit de zwaardere kalibers.

Op velen heeft ook de verwoesting in den voortoren van de „Almirante Oquendo" een diepen indruk gemaakt. Hier is de geheele bemanning van den toren gedood en het kanon tijdelijk onbruikbaar gemaakt door eene enkele gewone granaat! Wij moeten doen opmerken, dat de flauw gebogen pantserkap van de torens dezer schepen noodwendig eene groote opening moet bezitten om een kanon van 28 cM. door te laten. Bedenkt men verder, dat er zes zulke torens in het gevecht waren, dan kan het, ofschoon menigeen, met het vuur uit scheepsgeschut in de practijk bekend, in dezen treffer nog eene groote mate van noodlottig toeval zal zien, kwalijk verwondering wekken, dat onder een zoo hevig vuur als hier in het spel was, eenmaal eene granaat van groot kaliber in zulk een schietgat sprong.

Dit geval heeft den schout-bij-nacht der Duitsche marine Plüddemann aanleiding gegeven tot de opmerking: „wanneer dit schild er niet geweest ware, zoude het projectiel zijn doorgegaan zonder te treffen." In de eerste plaats komt ons dit niet zeer waarschijnlijk voor, aangezien in de hier besproken torens zeer met de ruimte gewoekerd is, en het schild dus slechts zeer weinig hooger reikte dan de vuurmond zelf. Maar bovendien geeft niets aanleiding tot de onderstelling, dat aan de zes torenstukken op de vernielde schepen en hunne bemanning minder schade zoude zijn toegebracht door het vijandelijk vuur, wanneer de pantserkappen boven deze torens achterwege waren gelaten.

Vergeten niet zij, die steeds gereed zijn, hun anathema tegen „te licht pantser" te slingeren, dat het laatste woord in den strijd tusschen pantser en geschut nog steeds aan dit laatste verbleef en dus uit den aard der zaak alle pantser „te licht" moet zijn? En dat niettemin elke teruggang in de volkomenheid der verdedigingsmiddelen het begin moet zijn van een kringloop, die tot het opnieuw nastreven van de volkomenheid terugvoert? Men beschouwe in dit verband, hetgeen in de laatste twintig jaren met de bescherming van het zware scheepsgeschut is voorgevallen. Tegen den gesloten geschuttoren werd met steeds klimmende kracht — ten onzent b.v. door schout-bij-nacht Binkes — het bezwaar geopperd, dat de toren nooit zwaar genoeg gepantserd konde zijn, in de eerste plaats als nest voor springende projectielen zoude werken.

Nauwelijks had men echter den draaienden toren door de vaste barbette vervangen, of het zich schielijk ontwikkelende snelvuurgeschut van klein kaliber dwong tot het beschermen der bedieningsmanschappen door een aan de affuit of de draaischijf bevestigd schild; en in betrekkelijk weinige jaren is men,

gevolge van het steeds krachtiger worden van het snelvuurchut, hiermede zóóver gekomen, dat men zich over het engenoemde bezwaar tegen de gesloten torens heeft heenet en tegelijk al de vroeger aan de barbette-opstelling toekende voordeelen, beter overzicht over het gevecht, spoedig rvliegen van den kruitdamp, richten over het geschut in stede n over den toren — eenvoudig heeft prijsgegeven. De tegenordige opstelling van het zware geschut op de schepen verhilt in beginsel niet van de vroegere in de gesloten torens, leen beijvert men zich, dat gedeelte der bescherming, dat met t geschut mededraait, niet zwaarder te maken dan strikt odig is. Wat thans den naam van barbette draagt, vervult en andere functie dan die, waartoe men vroeger een zoonaamden torenwal aanbracht, of het pantserreduit om den et der torens heentrok.

Wij meenen in het bovenstaande te hebben aangetoond, t de voorstanders van ontpantsering der oorlogsschepen aan t gebeurde vóór Santiago de Cuba geene argumenten vóór nne theorieën kunnen putten. Het is reeds dadelijk na dien g van vele zijden erkend, dat er geene nieuwe gezichtspunten or worden geopend; de bestudeering der nader bekend gerden bijzonderheden heeft bij geene zeemogendheid tot wijzing van eenig belang in de constructie der oorlogsschepen leid.

De vraag, of het voordeeliger is, voor een bepaalde som ı pantserschip van 15000 ton, of niet gepantserde schepen ı 3000 ton te bouwen, meent admiraal MAKAROFF niet ten aste van het pantser te kunnen beantwoorden. Het uit de otlin" overgenomen artikel motiveert o. i. deze beslissing t. „En toch hebben alle schrijvers", zoo zegt de admiraal der, „deze vraag ten gunste van het pantser beantwoord, t uitzondering van den luitenant ENGELMANN".

Wij geven de Redactie van het „Marineblad" in overweging, betoog van laatstgenoemden schrijver, mocht het onder r bereik komen, haren lezers niet te onthouden.

Dat het pantser bij Lissa noch het zinken van de „Re alia", noch het in de lucht vliegen van de „Palestro" heeft nnen verhinderen, komt ons voor, weinig ter zake te doen. ver geven wij den lezer de vraag ter overweging of de rwinnaar bij Lissa hetzelfde succes had kunnen bereiken, hij enkel ongepantserde schepen onder zijne bevelen had ad. De voorzichtige wijze, waarop hij zijne houten schepen, t welke hij overigens de numerieke overmacht bezat, in het echt bracht, bewijst wel, hoe levendig hij hunne betrekkelijke akheid besefte.

In den slag bij Yalu kon het pantser de Chineesche vloot t redden, maar het is niet moeilijk, ook uit het gebeurde in gevecht de omstandigheden aan te wijzen, waardoor de rwonnen partij de goede kansen ongebruikt heeft gelaten, de pantserbescherming haar bood.

De uitspraak, dat „het pantser geen meerdere kans op de overwinning geeft, maar slechts de nederlaag vertraagt", is ons niet helder; wanneer het pantser de macht bezit, de nederlaag te vertragen, dan moet hiermede samengaan het intact houden der aanvalsmiddelen, die zonder bescherming vernield zouden worden, en hierdoor wordt uit den aard der zaak de kans op de overwinning vergroot.

Het is gemakkelijk, met eenige machtspreuken de waarde van het pantser weg te redeneeren: maar wij moeten den man nog zien, die de verantwoordelijkheid op zich neemt, schepen te bouwen, zooals de admiraal Makaroff ze wenscht, wetende dat zij het, zelven niet door pantserschepen gesteund, tegen eene gepantserde vloot zullen moeten opnemen.

October 1899. C. S.

CELLULOSE.

De cellulose waarmede de cellen tegen boord en rond de luikhoofden aan boord Hr. Ms. „Reinier Claeszen", Hr. Ms. „Sumatra" en Hr. Ms. „Wilhelmina" gevuld werden, werd vervaardigd uit den bast van de kokosnoot, waarbij de cellulose op mechanische wijze van de vezel werd gescheiden en daarna aan eene chemische bewerking onderworpen, om haar onbrandbaar en duurzaam te maken.

De fijne cellulose werd daarna vermengd met de noodige hoeveelheid op dergelijke wijze bereide kokosvezel om het bij elkander houden te bevorderen en vervolgens samengeperst tot een soortelijk gewicht van 0.15 in de daarvoor bestemde cellen verpakt.

Nadat gebleken was dat deze cellulose na eenigen tijd tot ontbinding overging en alsdan de onbrandbaarheid en de waterafsluitende eigenschap verloren gingen, geraakte zij in onbruik.

Bij de meeste marines werden orders gegeven om de daarmede gevulde cellen te ledigen en de cellen van de in aanbouw zijnde schepen, bestemd daarmede gevuld te worden, ledig te laten.

Bij onze marine schijnt de ondervinding met die cellulose opgedaan, geen aanleiding te hebben gegeven de daarmede gevulde cellen te ledigen.

De reeds voor het vullen van de cellen, achter den pantsergordel en rond de luikhoofden, voor de „Kortenaer" aangekochte hoeveelheid cellulose bleef evenwel ongebruikt, die cellen bleven ledig.

In de Vereenigde Staten van Noord-Amerika werd dit voorbeeld niet gevolgd.

Nadat aldaar eene bewerking was gevonden, waardoor de ontbinding werd voorkomen en de onbrandbaarheid beter verzekerd, werd de vulling der cellen met kokos-cellulose nog op de „New-York", „Columbia" en „Olympia" toegepast.

Dit was de stand van zaken, toen de aandacht van het Marine-Departement aldaar gevestigd werd op een nieuw product dat door de „Marsden Company Drexel Building, Philadelphia", in hare fabriek te Owensboro Ky, van maïsstengels werd bereid en waarvan beweerd werd, dat het beter aan de vereischten voldeed dan kokos-cellulose.

Deze stof, uit het inwendige van den maïsstengel vervaardigd door dit achtereenvolgend te laten drogen en daarna fijn te maken, te zuiveren en met chemische bestanddeelen te drenken, waardoor ontbinding en brandbaarheid worden voorkomen, werd, na in behoorlijke verhouding met geprepareerde maïsvezels te zijn vermengd, op last van het Departement van Marine te Indian Head, in Juni 1895 aan vergelijkende proeven met de kokos-cellulose onderworpen.

Hiertoe werden twee cofferdams 1.8 M. breed, 1.8 M. hoog en 0.9 M. diep, van staalplaat vervaardigd, met hoekijzers versterkt, de eene met 377 KG. kokos-cellulose, de andere met 318 KG. maïs-cellulose gevuld.

Op beide cofferdams werd uit een op 95 M. afstand daarvan opgesteld kanon van 15 cM. gevuurd met een op gewicht gebrachte granaat, welke eene trefsnelheid van 300 M. bezat.

Bij beide cofferdams werden door het schot een handvol cellulose naar de voorzijde en ongeveer 1 Liter naar de achterzijde van het door het projectiel gemaakte gat uitgeworpen.

De cofferdams werden vervolgens aan de voorzijde onder water gezet tot op eene hoogte 1.5 M. boven de gaten, waarbij door den noodigen wateraanvoer gezorgd werd, dat het tijdens de beproeving op die hoogte bleef staan.

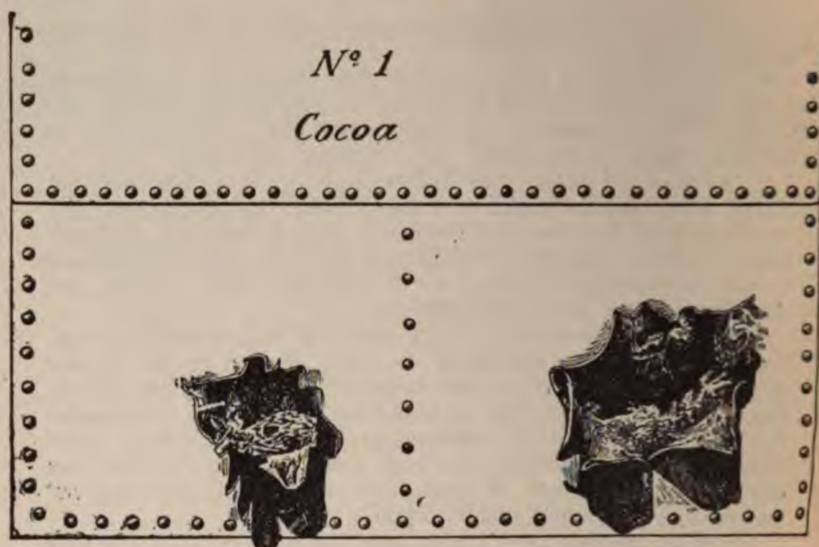
Bij de met kokos-cellulose gevulde cofferdam vertoonde zich na 10 minuten aan de achterzijde van het gat de eerste druppel water en stroomde dit weinige minuten daarna met een constanten straal van 1.8 liter in de minuut door het gat.

Bij de met maïs-cellulose gevulde cofferdam vertoonde zich na $2^1/_4$ uur wachtens nog geen water aan de achterzijde van het gat en was de cellulose aldaar zelfs nog niet vochtig.

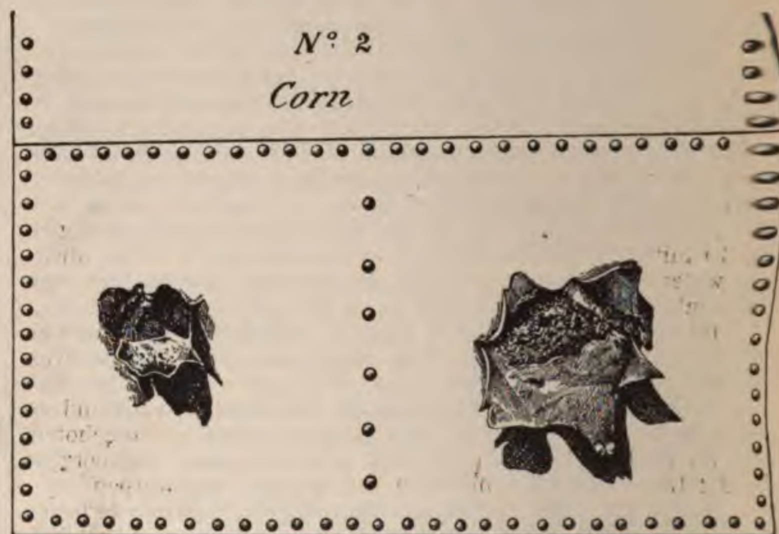
Beide cofferdams werden daarop op denzelfden afstand en met dezelfde trefsnelheid met een projectiel van 20 cM. beschoten.

Bij beide werd toen 0.6 Liter cellulose naar de voorzijde en 2.2 Liter naar de achterzijde van het gat uitgeworpen.

Nadat van beide cofferdams de voorzijde weder op de boven beschreven wijze onder water gezet was, vertoonden zich bij de met kokos-cellulose gevulde reeds na 25 seconden eenige druppels water aan de achterzijde van het gat en waren na het eerste half uur 55 Liter daardoor gevloeid. Het water bleef



Achterkant van de kofferdam met kokos-cellulose na de proefneming. Cellulose is gedeeltelijk weggespoeld.



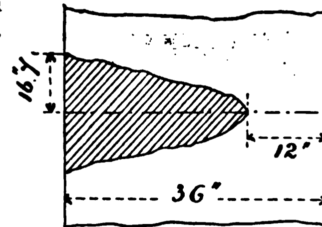
Achterkant van de kofferdam met maïs-cellulose na de proefneming. Gaten zijn geheel gevuld gebleven met cellulose.

ᐧCHETSEN AANGEVENDE DE HOEVEELHEID BEVOCHTIGDE MAÏS- EN
KOS-CELLULOSE (DE VOCHTIG GEWORDEN CELLULOSE IS GEARCEERD).

Kofferdam gevuld met Maïs-cellulose.

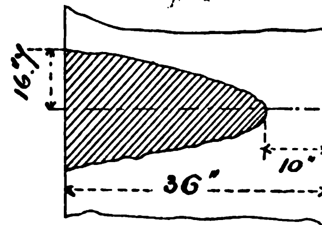
ᐧorzijde van
kofferdam.

Fig. 1.



weg van de granaat
van 15 cM.

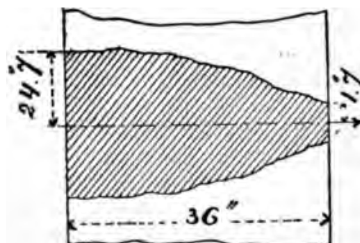
Fig. 2.



weg van de granaat
van 20 cM.

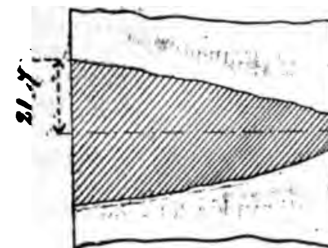
Kofferdam gevuld met Kokos-cellulose.

Fig. 3.



weg van de granaat
van 15 cM.

Fig. 4.



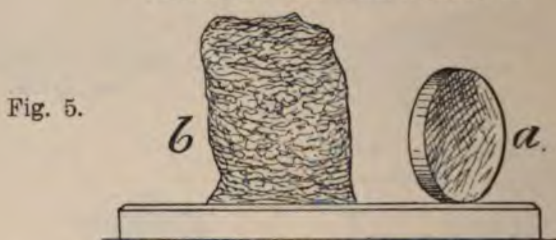
weg van de granaat
van 20 cM.

daarna met een constanten straal, van 2.2 L. in de minuut, door het gat vloeien.

Bij de met maïs-cellulose gevulde cofferdam was, na 45 minuten wachtens, de achterkant van het gat nog droog en

Uitzetting van Maïs-cellulose.

Fig. 5.



a. Schijf van samengeperste maïs-cellulose.
b. Schijf van gelijke afmeting nadat deze gedurende $1^1/_2$ minuut met water was begoten.

bleef nu weder het gat, dat te voren door het projectiel van 15 cM. gemaakt was, ook aan de achterzijde droog.

Vervolgens werd onderzocht, in hoeverre door de werking van het water en de golven tegen de zijden van het schip de cellulose gevaar loopt, uit de door de projectielen gemaakte gaten weggespoeld te worden.

Hiertoe werd de straal van eene brandspuit tegen de door de projectielen van 15 cM. gemaakte gaten gericht; de daarbij verkregen resultaten waren van dien aard, dat de commissie van oordeel was, dat daarvoor geen vrees behoefde gekoesterd te worden.

Een onderzoek tot hoever de maïs-cellulose in de gaten vochtig geworden was, leerde dat deze vanaf de achterzijde der gaten tot 3 à 4 dM. daarbinnen volkomen droog was gebleven.

Bij dit onderzoek bleek tevens, dat de cellulose in de gaten in den vorm van afgeknotte kegels was bevochtigd geworden, als in de figuren 1—4 is aangegeven.

Gelijktijdig werden vergelijkende proeven omtrent de brandbaarheid genomen.

Eene zekere hoeveelheid werd los in een ijzeren omhulsel (eene daartoe speciaal ingerichte ledige granaat van 31 cM.) geplaatst, waarna men eene granaat van 1,35 K.G., met eene springlading van 0,045 K.G. buskruit, daarin liet springen.

Ook een zak met 0,45 K.G. los buskruit werd in het midden van de cellulose in het ijzeren omhulsel ontstoken.

Beide proeven werden tweemaal met elke soort van cellulose herhaald.

In beide gevallen ontbrandde de kokos-cellulose, terwijl de maïs-cellulose slechts verkoolde.

Na een oogenblik te hebben gesmeuld, verbrandde de kokos-

llulose met eene vlam onder den invloed van de zachte bries, ie tijdens het nemen van de proef woei.

Hoeveelheden kokos- en maïs-cellulose werden vervolgens, a met 9 liter water bevochtigd te zijn, afzonderlijk in ijzeren isten verpakt van ongeveer 28 dM³. inhoud, en deze in de kelders van het Departement van Marine te Washington geplaatst en van tijd tot tijd onderzocht.

Na eene maand werd bevonden dat de kokos-cellulose, welke in aanraking geweest was met het ijzer, zwart geworden was, terwijl het ijzer was aangetast, daar waar het niet beschilderd was. De verf van de beschilderde deelen was week geworden.

Bij de met maïs-cellulose gevulde kisten daarentegen bleek lat de cellulose noch op de verf noch op het ijzer eenigen invloed ad uitgeoefend.

Niet alleen zijn de waterabsorbeerende en waterkeerende igenschappen van de maïs-cellulose grooter dan die van de okos-cellulose, is zij onbrandbaar en tast zij het ijzer en de erf niet aan, maar zij behoeft niet tot dezelfde dichtheid in de ellen te worden verpakt als de kokos-cellulose.

Figuur 5 geeft eene voorstelling van de uitzetting der naïs-cellulose.

Nadat deze uitgebreide proeven de voortreffelijkheid der naïs-cellulose afdoende hadden aangetoond, werd zij bij de Amerikaansche marine ingevoerd en onmiddellijk toegepast op le slagschepen „Kentucky" en „Kearsarge".

Volgens de Amerikaansche vakbladen zijn ook door de Engelsche en Russische marines met de maïs-cellulose proeven enomen en bij de Marsden Cy. bestellingen voor de in aanbouw ijnde schepen gedaan, welk voorbeeld door de Fransche marine chijnt gevolgd te worden. Door de Italiaansche marine, waar ien eerst eene stof typha Latifolia en daarna koeken bestaande it een mengsel van fijngemaakte kurk met teer gebezigd heeft, nu ook het beproeven der Marsden Cornpith-cellulose onder anden genomen.

Bij de Nederl. marine werden nog geen proeven genomen.

Overbodig mag het geacht worden, op het nut te wijzen an een deugdelijken cellulose-gordel voor de ongepantserde of cht gepantserde schepen onzer marine.

Wordt de zijde van het schip op de waterlijn door een ranaat van groot of middelbaar kaliber doorboord, dan zal het vater eene belangrijke ruimte boven het pantserdek vullen en et schip eene slagzijde krijgen, bij de kleine metacentrische oogte dier schepen gevaarlijk te achten.

Voor het vullen van den cellengordel achter het pantser der chepen type „Kortenaer" met maïs-cellulose, samengeperst tot en soortelijk gewicht van 0.11, zouden 18260 KG. benoodigd ijn, waardoor zij een meerderen diepgang van 0.21 dM. zouden rijgen. Worden daarbij de cellen bij de luikhoofden nog gevuld, an zouden in 't geheel 23100 KG. noodig zijn, waardoor de iepgang met 0.27 dM. vermeerderen zou.

Voor het vullen van den cellengordel achter 't boord vóór en achter de kolenruimen aan boord der schepen type „Holland" zouden 17600 KG. benoodigd zijn, waardoor zij 0.19 dM. dieper zouden gaan. Worden daarbij de cellen bij de luikhoofden nog gevuld, dan zouden 23000 KG. noodig zijn, waardoor de diepgang met 0.24 dM. zou vermeerderen.

Voor het vullen van den cellengordel achter de pantsering van de pantserschepen type „Regentes", zouden 23400 KG. benoodigd zijn, waardoor zij 0.22 dM. dieper zouden gaan. Worden daarbij de cellen bij de luikhoofden nog gevuld, dan zouden 30000 KG. noodig zijn, waardoor de diepgang met 0.28 dM. zou vermeerderd worden.

De Agent In Nederland van de „Marsden Cy." is de firma JOHAN KOOPMANS & Co. te Amsterdam.

N.

HET PISTOOL-BROWNING.

(ZELFLADER).

In den 13en Jaargang (1898—'99) Afl. I van het „Marineblad" werd mij welwillend door de Redactie een plaatsje toegestaan om een der nieuwste wapenen te beschrijven. Ik leverde toen een opstel over het MAUSER-pistool, en met veel liefde, omdat met dat wapen bij uitnemendheid de nekslag werd gegeven aan de revolvers. Thans is een revolver als een verouderd wapen te beschouwen en al mogen nu de omstandigheden zoodanig zijn, dat men de revolvers, door den nasleep der groote kosten, verbonden aan de invoering van een nieuw wapen, nog eenige jaren in de bewapening der verschillende rijken zal zien voorkomen, dan toch heeft Duitschland reeds bewezen dat daar waar het korpsen moest bewapenen met een nieuwe revolver, het tot het repeteerpistool overging en het toen bestaande MAUSER-systeem aannam; ook is mij medegedeeld dat vele dezer wapenen in de Transvaal aanwezig zijn, en wegens hunne lichtheid en goede trefkans de bewapening der vrouwen uitmaken.

Bij de beschrijving van dit automatische wapen heb ik toen eene indeeling gemaakt in 4 groepen. Het MAUSER-pistool behoorde tot de 1e groep, waarbij de loop met het staartstuk zich naar achteren bewoog.

Ik dacht toen niet, dat ik zoo spoedig eene tweede beschrijving zou leveren van een automatisch pistool van de 2e soort (waarbij de loop vast is en het sluitstuk achterwaarts

beweegt), omdat ik mij had voorgenomen niet dan over die wapenen te schrijven, die mij persoonlijk bleken voor de practijk bruikbaar en eenvoudig van samenstelling te zijn. Het automatisch pistool, waarvan ik de beschrijving hierachter laat volgen, mag op die eigenschappen aanspraak maken.

Ik treed echter niet in een vergelijking tusschen het MAUSER- en het BROWNING-pistool, ik behandel beide wapenen geheel van elkander afgescheiden, overlatende aan den lezer om ze te beoordeelen naar de waarde die aan elk hunner is toe te kennen.

Toen ik het BROWNING-pistool ter beoordeeling kreeg, bleek mij dat de patroontrekker-bevestiging niet voldoende was, doch op mijne aanwijzing is dat gebrek verholpen en uit herhaalde proeven is mij gebleken, dat deze verbetering afdoende is.

Ook heb ik voorgesteld een holster te maken, die uit souple leder vervaardigd, zeer licht en gemakkelijk aan den koppel of aan een riem te bevestigen is en tevens niet hinderlijk is, wanneer men het wapen in den zak wil dragen; hetgeen mij voor niet-militairen, veldwachters enz. een groot gemak toeschijnt, te meer daar het pistool plat en zeer licht is en zich gemakkelijk aldus laat opbergen.

Daar de bijzondere ladingswijze mij met één houder niet afdoende gewaarborgd bleek wat snelheid betreft, zoo heb ik voorgesteld deze wapenen van een reserve-houder te voorzien, waardoor men steeds de beschikking houdt als 't ware over een magazijn van 14 patronen, terwijl de taschjes 50 patronen kunnen bevatten, zeer zeker een voldoenden munitievoorraad.

Ook is door mij voorgesteld den schroevedraaier te wijzigen, waardoor hij voor het gebruik te velde geschikter zou worden, doch over deze laatste wijziging heb ik nog geene nadere berichten ontvangen. [1]) Alle deze kleine zaken, waardoor ik mij voorstelde van dit wapen een uiterst bruikbaar oorlogswapen te maken, doen echter op het wapen wat samenstelling en werking betreft niets af.

Uit de hiervolgende beschrijving en uit de ondervinding blijkt:

1°. Het wapen is wat samenstelling betreft eenvoudig en de werking laat niets te wenschen over.

2°. Het wapen ligt gemakkelijk in de hand en goed in evenwicht, de terugstoot is klein en nauwelijks voelbaar, waardoor de arm niet vermoeid wordt en het vuur aan snelheid en juistheid wint.

3°. Het uiteennemen en inéénzetten is gemakkelijk, een schroevedraaier en een pindrijver zijn daar echter bij noodig.

4°. Door middel van de gaatjes op zijde van den houder kan de schutter zich telkens overtuigen, hoeveel schoten hij nog heeft.

---

1) Ook deze wijziging is aangenomen.

PISTOOL-BROWNING GEREED TOT VUREN.

5°. De pal laat zich zeer gemakkelijk door den duim bewegen.

6°. De aanvangsnelheid, het indringingsvermogen en de juistheid van treffen zijn zeer groot niettegenstaande den korten loop.

7°. Het uitwerpen van de patroon en het herladen geschiedt automatisch.

8°. De behandeling van het wapen is eenvoudig en gemakkelijk en bespaart den schutter de beweging van 't laden, de schutter richt en vuurt slechts, hij kan daardoor zijn tegenstander steeds in 't oog houden.

9°. Het aantal samenstellende deelen is zeer gering.

10°. Er ontsnappen geen schadelijke gassen.

11°. Het gewicht van 't wapen is zeer gering, terwijl de platte vorm en de korte afmetingen het bij zich dragen zeer gemakkelijk maken. Vooral deze laatste factor is van zeer veel belang, daar alles wat de uitrusting verlicht ten goede komt aan het behoud der gevechtskracht; wij allen weten het, hoe spoedig de revolver door haar zwaarte en plompheid een last wordt op marsch, en hoe dikwijls wij gedacht en gewenscht hebben dat zij de helft lichter was; in het Browning-pistool nu vinden wij die lichtheid vertegenwoordigd.

BESCHRIJVING VAN HET PISTOOL-BROWNING.

Het pistool behoort tot de groep der automatische wapenen, waarbij de loop vast aan de kast is verbonden. Dit systeem vertoont de merkwaardigheid, dat het sluitstuk niet op de een of andere wijze wordt vastgezet, doch dat de sterke sluitveer het slot op een zoo sterke wijze aandrukt, dat er in 't geheel geen gevaar voor den schutter bestaat. Dit automatisch wapen munt door samenstelling, eenvoud en lichtheid uit, terwijl juist de vereischte stevigheid, juistheid en veiligheid niet over het hoofd zijn gezien. Het achteruitgaan der zich bewegende slotdeelen geschiedt zóó geleidelijk, dat het projectiel den loop verlaten heeft, voordat de huls geheel uit de kamer vrij en uitgeworpen is geworden, waartoe de geheele energie van de lading wordt verbruikt.

Het automatische pistool Browning heeft een magazijn voor 7 patronen van een kaliber van 7.65 mM.

De hoofddeelen zijn:

A. de loop.
B. het geleistuk.
C. het sluitstuk.
D. de kast.
E. de houder.

A. DE LOOP. (b)

De loop (*b*) is cylindrisch en geschroefd in de kast (*a*).
De lengte bedraagt 10,2 cM.; het kaliber 7.65 mM.
De trekken zijn rechtsomgaande; het aantal 5; de spoed bedraagt 24 cM., de diepte 0,1 mM., de breedte 3,25 mM.

B. HET GELEISTUK. (c)

Het geleistuk (c) is aan de achterzijde door middel van twee schroeven ($d_3 d_4$) met het sluitstuk verbonden. Aan de voorzijde is het voorzien van twee cylindrische kokers van verschillende lengte en middellijn. De langste (c_2), die tevens de bovenste is, dient ter opname van de sluitveer (f_1) en de drijfstang (f) voor de slagpin (g_1); de kleinste cylinder (c_1) omvat den loop voor ongeveer de helft zijner lengte.

Aan het achtereinde vormt het geleistuk een vork, waarin het sluitstuk pakt, aan beide zijden van de tanden dier vork heeft men aan de buitenzijden een geribd gedeelte, zoodat men daaraan gemakkelijk het geleistuk naar achteren kan bewegen om het pistool voor het eerste schot te laden. De achterwaartsche beweging van het geleistuk wordt begrensd doordat de achterkant (c_3) van den ondersten cylinder stuit tegen een borst van den loop (a_2), hetgeen noodig is, om het uitwerpen van de ledige huls (uitwerper), het spannen van de sluitveer en het inbrengen van een nieuwe patroon in de kamer te verzekeren.

De korrel is op het geleistuk aangebracht, heeft een half cirkelvormige gedaante, zijn hoogte boven de zielas bedraagt 2,465 cM.

C. HET SLUITSTUK. (d)

Ik gebruik hier het woord *sluitstuk*, aangezien ik dit woord geschikter oordeel dan het woord *grendel*, dat als 't ware in zich sluit de beweging van *grendelen*, waarbij gewoonlijk een draaiende beweging wordt gedacht, dat hier niet geschiedt, maar wel de beweging van *sluiten* door voorwaarts gaan.

Het sluitstuk heeft een eenigszins prismatischen vorm. De beide zijden zijn van onderen van insnijdingen voorzien voor de geleiding in de kast. Het bovenstuk steekt boven het vorkvormige gedeelte van het geleistuk uit en vormt daar de richtgleuf.

Aan het boven-vooreinde van het sluitstuk is de hefboom voor de slagpin (*e*) door middel van een pin draaibaar verbonden en deze weder met de drijfstang door een klinkboutje.

De onderkant van het sluitstuk heeft twee uitsnijdingen, bestemd: de eerste, om de halfronde verhoogingen van den trekkerbeugel in op te nemen, wanneer de loop gesloten is, de

tweede om de verbinding van sluitstuk en slagpin te bewerkstelligen, zooals wij later zullen zien.

De hefboom voor de slagpin is aan den boven-achterkant nokvormig bijgesneden zoodanig, dat, wanneer de slagpin in achtersten stand is, dus het wapen *gereed tot vuren*, die nok de halfcirkelvormige uitsnijding in de viziersleuf vult. Wanneer de slagpin in voorsten stand en dus het wapen *afgevuurd* is, dan ontstaat er een opening in de viziersleuf, zoodat hierdoor een verklikker gevormd wordt, waardoor men op eenvoudige wijze kan zien of het wapen al of niet gereed is tot vuren.

Aan de onderzijde heeft de hefboom een bekvormig gedeelte (e_1), dat in een uitsnijding (g_1) van de slagpin pakt en zoo deze beide deelen verbindt.

De drijfstang voor de slagpin is aan de voorzijde van schroefdraad voorzien, teneinde de opsluitmoer (f_2) op te schroeven om de sluitveer op te sluiten, die tevens slagveer is.

De slagpin doet hier tevens dienst als haan en beweegt zich in een ligplaats in het sluitstuk; aan de onderzijde bevindt zich eene insnijding (g_2) en een hak (g_3), bestemd om haar vast te houden wanneer het achterste gedeelte van de trekkernok er in- en voor pakt.

Een stop (r) met zwaluwstaartvormig ondereinde sluit het staartstuk aan den achterkant, waardoor de ligplaats van de slagpin is afgesloten; door een pinnetje wordt zij op haar plaats gehouden.

Twee gaten zijn dwars door het sluitstuk aangebracht tot doorlating van de stiften der schroeven, waarmede sluitstuk en geleistuk met elkander verbonden worden.

D. DE KAST. (a)

De kast (a) dient tot opname der verschillende deelen van het mechanisme, en vormt tevens de greep, die als magazijn is ingericht. In de greep kan een houder worden geplaatst met 7 patronen.

Ter hoogte van de kamer is de kast voorzien van een borst (a_1), waarin de drijfstang voor de slagpin past en die tevens dient tot stootbodem van de sluitveer.

De trekker (p) is in het voorste gedeelte van de greep draaibaar, en is in onmiddellijke aanraking door zijn hak (p_1) met den kop van den trekkerbeugel (j), waardoor de beweging op de trekkernok (k) wordt overgebracht.

Die trekkerbeugel neemt in de kast een schuinen stand in, zijn kop pakt in eene inlating in het voorste gedeelte van de kast, terwijl zijn staart rust op het gebogen gedeelte van de trekkerveer (h), welker functie is, hem steeds naar voren en naar boven te drukken zoodanig, dat hij èn met den trekker èn met den achtersten arm van de trekkernok in aanraking komt.

Die veer steunt op een ingeklonken spil in de greep en met haar staart drukt zij tevens op den houderhaak.

Aan de bovenzijde heeft de trekkerbeugel twee nokken, die in gesloten toestand in de overeenkomstige ligplaatsen van het sluitstuk pakken en aldus het contact van den trekkerbeugel met den voorsten arm van de trekkernok veroorloven.

De trekkernok draait om haar spil; wanneer zij aan de werking van de veer wordt overgelaten, springt haar achterste nok in de insnijding van den hiel van de slagpin en houdt deze in gespannen toestand vast.

De staart (k_3) van de trekkernok wordt door een platte veer (h_1) tegen den achterwand van de greep gedrukt.

Aan de bovenzijde van de trekkernok worden twee nokken ($k_1 k_2$) of armen gevormd, waartusschen eene uitholling ligt. In deze holte is de pal (l) aangebracht, waarvan de stang half cylindrisch is en in haar midden is uitgesneden. Wanneer het uitgesneden gedeelte van den pal staat tegenover de voorste nok van de trekkernok, dan kan de trekkernok om haar as draaien, wanneer men op den trekker drukt. In 't tegenovergestelde geval, dus wanneer het niet uitgesneden gedeelte van de palstang staat tegen de voorste trekkernok, dan staat tevens het cylindrische gedeelte van die stang in de achterste uitholling van het sluitstuk en wordt deze en de trekkernok vastgehouden en, al drukt men op den trekker, dan is het onmogelijk, dat de trekkernok om haar spil draait noch de slagpin vooruit kan schieten.

Aan de linker-buitenzijde eindigt de stang van den pal in een hefboom, waarvan de beweging en dus ook die van den pal begrensd wordt door een klein stiftje op de buitenzijde van de kast aangebracht. Een pijltje geeft de bewegingsrichting aan, waarin de hefboom moet bewogen worden om het pistool in rust te zetten.

De houderhaak (m) is aan de onder-achterbinnenzijde van de greep aangebracht. Hij draait om zijn spil, terwijl het uiteinde van de veer van den trekkerbeugel op hem werkt.

Het bovengedeelte van den houderhaak eindigt van voren in een haak (m_1), die in een inkeping pakt aan de achterzijde van den houder. Zijn onderste arm steekt even buiten de greep naar onderen uit, teneinde door een lichten druk den haak vrij van den houder te maken om dezen uit te nemen.

Twee halve grepen van gehard caoutchouc sluiten aan beide zijden de greep, zij worden door twee schijven, die aan de binnenzijde gelegen zijn, vastgehouden.

Op ieder dier halve grepen treft men een miniatuur afbeelding van 't wapen aan; benevens de letters FN (Fabrique Nationale) als fabrieksmerk.

E. DE HOUDER.

De houder is een doos van staalblik in den vorm van een

rallelopipedum. De bodem is door twee klinkboutjes bevestigd. e bovenste randen zijn flauw naar binnen gebogen ten einde patronen terug te houden.

De aanbrenger wordt door een zigzag loopende veer be- ogen, die in het inwendige van den houder is geplaatst. De tronen brengt men van voren naar achteren in, zij krijgen den houder een schuinen stand met de punt gericht naar de mer. In de buitenzijden van den houder zijn zes gaatjes aan- ebracht, zoodat men zich ten allen tijde kan overtuigen hoe- eel patronen in den houder beschikbaar zijn.

DE WERKING.

Wanneer het geleistuk zooveel mogelijk door de hand naar chteren is gebracht, dan is het sluitstuk zoover achterwaarts ekomen dat de bovenste patroon uit den houder kan komen n de sluitveer gespannen is.

Zoodra de hand het geleistuk loslaat, gaat het sluitstuk oor de spanning der veer naar voren en neemt de bovenste atroon mede in de kamer, terwijl de slagpin aan de hak wordt astgehouden door de achterste trekkernok, die door middel van aar veer in de gleuf voor de slagpin treedt.

Het wapen is nu „gereed tot vuren" en een zachte druk den trekker is voldoende om de trekkernok te doen kantelen, aardoor de slagpin vrij komt en de patroon ontsteekt. De rugstoot werkende op de huls, beweegt deze naar achteren rwijl tegelijkertijd het geleistuk achteruit beweegt en de huls gen den uitwerper stoot, die door den patroontrekker naar chts getrokken, een draaiende beweging in die richting krijgt n naar die zijde wordt uitgeworpen. Het geleistuk gaat onder e werking van het recuul verder en spant de sluitveer. De nderzijde doet de verhoogingen op den trekkerbeugel dalen; oodat deze geheel vrij is van de trekkernok en deze weder van en trekker en door haar platte veer gereed is om de slagpin te akken, wanneer die terzelfdertijd als het geleistuk onder de panning van de sluitveer terugvliegt. Deze inrichting is noodig m te beletten dat het schot zou afgaan onder een voortgezetten ruk op den trekker. Om het volgende schot aftegeven moet nen den trekker loslaten, die door de veer van den trekker- eugel, dezen met de trekkernok in verbinding brengt en hare eweging van den trekker afhankelijk maakt.

Er valt dan nog op te merken, dat zoolang de verhoogingen p den trekkerbeugel niet volkomen juist met hunne ligplaatsen vereenkomen, de trekkernok niet kan werken.

De patroon kan alzoo niet ontstoken worden alvorens de oop volkomen gesloten is.

Daarna op den trekker drukkende, slaat de slagpin naar oren, en ontsteekt de patroon in de kamer.

De automatische werking herhaalt zich totdat het magazijn s leeggeschoten.

HET UITEENNEMEN EN INEENZETTEN.

In gewone omstandigheden, wanneer men na eene schietoefening het wapen wil schoonmaken, kan men volstaan door op de navolgende wijze die deelen af te nemen, die verwijderd moeten worden.

1e. Men draait de beide verbindingschroeven los, die dwars door het geleistuk en het sluitstuk gaan en neemt ze uit.

2e. Drukt het geleistuk naar voren en neemt het af.

3e. Drukt de sluitveer eenigszins samen en slaat haar met de drijfstang van achter de borst van de kast weg (uitwerper).

4e. Neemt het sluitstuk uit door het achterwaarts te bewegen.

Hierna kan men gemakkelijk den loop reinigen.

Wil men het wapen nu nog verder uit elkaar nemen, dan handelt men als volgt:

5e. Neem de beide halve grepen af door de greepschroeven los te draaien.

6e. Neem den houder uit, door op den houderhaak te drukken.

7e. Duw de spil van den houderhaak uit en neem vervolgens den houderhaak, de trekkerveer en den trekkerbeugel uit.

8e. Druk door middel van den schroevedraaier de platte veer der trekkernok naar boven uit en vervolgens de platte palveer.

9e. Neem den pal uit.

10e. Neem de spillen van trekkernok en trekker uit.

11e. Verwijder daarna trekkernok en trekker.

Het inéénzetten geschiedt in omgekeerde volgorde; op te merken valt, dat bij het plaatsen van het sluitstuk men met den schroevedraaier de twee verhoogingen op den trekkerbeugel naar beneden moet bewegen, nadat door te drukken op den trekker de trekkernok omlaag is gebracht.

Bij het inéénzetten na de volledige uitelkanderneming dient men er op te letten, dat men de palveer van boven af inbrengt en met behulp van den schroevedraaier op haar ondergedeelte drukt om haar onder de spil te brengen; op dezelfde wijze handelt men met de veer van de trekkernok.

Bij het plaatsen van den trekkerbeugel brengt men eerst den staart in zijn ligplaats en vervolgens den kop.

Bij het plaatsen van de trekkerbeugelveer moet men den kop in de spleet van den trekkerbeugel plaatsen.

BEHANDELING VAN HET WAPEN.

Druk met den duim van de linkerhand op den staart 1 den houderhaak, neem den houder uit en breng zeven tronen de een na de ander in; ook kan men volstaan met kele patronen in te brengen; plaats daarna den gevulden uder weder, zorgende dat de halfronde zijkant naar voren mt.

Beweeg daarna het geleistuk met de hand naar achteren t zoover als mogelijk is, laat het vervolgens los, zoodat de venste patroon wordt medegevoerd en in de kamer gebracht.

Wil men nu met het geladen pistool niet direct schieten, n beweegt men met den duim van de rechterhand het platte opje van den hefboom van den pal naar voren en naar boven, ardoor het sluitstuk en de slagpin worden vastgehouden.

Wanneer er geen patroon in de kamer is en de slagpin is voorsten stand, dan zet men het sluitstuk vast.

Wanneer er nog slechts één patroon te verschieten is en ze in de kamer is, dan haalt men behoedzaam het geleistuk teruit en de patroon wordt uitgeworpen.

Wil men een patroon verschieten zonder den houder te llen, dan brengt men direct een patroon in de kamer door opening in den rechter zijwand, zorgende het geleistuk in tersten stand te houden.

GEGEVENS.

Kaliber	7.65	m M.	
Lengte wapen	163	„	
Breedte „	22	„	
Hoogte „	115	„	
Lengte loop	102	„	
„ patroon	25	„	
„ huls	17	„	
„ projectiel	11.7	„	
Middellijn „	7.85	„	
Gewicht wapen met ledigen houder	0.6	KG.	
„ „ „ 7 patr. id. „	0.654	„	
„ huls	2.7	Gr.	
„ lading (rookzwak)	0.3	„	(0.2)
„ projectiel	4.8	„	
„ patroon	7.7	„	
V_0	270	M.	
Levende kracht a. d. monding	17.7	KG.M.	
Terugstootsnelheid	2	M.	

De indringing in dennenhouten planken (droog) van 2.5 cM. te opgesteld met tusschenruimten van 2.5 cM., was op 10 afstand zoo, dat het projectiel zonder vormverandering terug rd gevonden achter de 4e plank en op 200 M. achter de 2e nk.

In een blok droog dennenhout was de indringing op 10 M afstand 8 cM.; in steenen drong het projectiel 1.8 cM. in.

Wat aangaat de trefkans, kan ik niet anders constateeren, dan dat de juistheid van treffen niets te wenschen overlaat; wanneer men er aan gewend is, dat het wapen door zijne bijzondere lichtheid een eenigszins vreemd gevoel in de hand bij het schieten veroorzaakt, dan kan men met zeer groote juistheid treffen.

Ik ben met 't schieten met dit wapen niet verder gegaan, dan den afstand van 50 M.; ik geloof niet, dat men er eenig nut van zou hebben om op grootere afstanden met dit wapen te vuren; de resultaten lieten niets te wenschen over; hoogte- en breedtespreiding waren zeer gering en ver beneden die van de revolver. Ter beproeving van het wapen heb ik ook o. a. zoo snel mogelijk een serie van 100 patronen verschoten op een kopschijf van 5 dM. en behaalde 93 % treffers op 25 M.; het wapen bleef zeer handelbaar en leverde geen gebreken op. De tijdduur voor het afvuren dier 100 patronen was 20 minuten, hierbij zij opgemerkt dat ik twee houders te mijner dispositie had en de houders voor mij geladen werden, terwijl ik voldoenden tijd nam voor 't richten.

De kosten van dit wapen met reservehouder, holster, riem, patroontaschje voor 50 patronen, schroevedraaier en pompstok bedragen f 32.50, terwijl de patronen per 1000 stuks f 45 kosten. De Fabrique Nationale heeft voor het gemak van hen, die zich een dergelijk wapen willen aanschaffen, tot algemeen agent voor Nederland aangesteld „Het Nederlandsche Wapenmagazijn" te Haarlem.

Willemsoord, 15 October 1899.

J. M. Ente van Gils.

„KANTTEEKENINGEN" OP „DE OPLEIDING DER ZEEOFFICIEREN".

Als oud-Docent, bij de vroegere Koninklijke Akade[illegible] voor de Zee- en Landmacht te Breda, stel ik nog altijd [illegible] belang in het onderwijs bij het Koninklijk Instituut voor Marine te Willemsoord.

Waarschijnlijk werd zulks ook vermoed door een van m[illegible] vrienden, toen hij de goedheid had van mij te doen toeko[illegible] een exemplaar van „De opleiding der Zeeofficieren", nam[illegible] van eene brochure van den heer R., die niet in den hande[illegible] Hoewel ik gaarne wil erkennen, dat „De opleiding der Ze[illegible]cieren" in een beschaafden toon is geschreven, zoo moe[illegible] toch, tot mijn leedwezen, ook zeggen, dat de door den hee[illegible] tegen het „stelsel" van onderwijs op het Instituut voor

Marine ingebrachte beschuldigingen van eene zeer groote beteekenis zijn. Zoo kan men, om hier slechts een voorbeeld te noemen, in de genoemde Brochure lezen, dat de persoonlijkheid van den Marine Student „stelselmatig wordt vernietigd".

Ik heb dan ook geen weerstand kunnen bieden aan mijn verlangen, om op „De opleiding der Zeeofficieren", eenige kantteekeningen te maken.

De heer R. heeft aan de lezers van „De opleiding der Zeeofficieren" medegedeeld, dat de door hem in zijne brochure ontwikkelde denkbeelden door vele zeeofficieren worden gedeeld, maar hij heeft die lezers niet verteld, of onder die „vele zeeofficieren" ook mannen zijn, die op het gebied van onderwijs reeds eenige persoonlijke ervaring hebben verkregen.

Wat hiervan echter zijn moge, volgens mijn bescheiden oordeel is het in het belang van onze Marine zeer wenschelijk, dat „De opleiding der Zeeofficieren" meer door Zeeofficieren worde besproken, dan tot heden toe is geschied.

In de hoop dat ik, door het doen uitgeven van mijne „kantteekeningen", iets zal kunnen bijdragen tot het doen verwezenlijken van dezen mijnen wensch, heb ik aan de Redactie van het „Marineblad" voor die kantteekeningen een plaatsje in haar blad gevraagd en verkregen.

Door mijne kantteekeningen te doen voorafgaan door eenige zinnen of regels uit „De opleiding der Zeeofficieren", zullen die kantteekeningen naar ik vertrouw, ook verstaanbaar zijn voor hen, die niet hebben kunnen lezen de brochure van den heer R., omdat die brochure niet in den handel is.

EXTRACT UIT „DE OPLEIDING DER ZEEOFFICIEREN".

1. „Wij komen op tegen het stelsel. De wijze van uit„voering van dat stelsel, daartegen kunnen wij niets in„brengen. Commandanten van nu en voorheen zijn allen „te zeer ernstige bekwame mannen met toewijding ge„weest, dan dat wij hunne daden maar eenigszins zouden „durven beoordeelen. Dit kan ook van de leeraren ge„zegd worden."
2. „Als een van de uitgangspunten hebben wij als waar„heid aangenomen, dat door alle tijden heen in practische „werkkringen karaktermenschen het meeste gepraesteerd „hebben, het meeste overwicht op hunne ondergeschikten „hebben uitgeoefend, al mogen het geleerde hoofden ge„weest zijn, die de wetenschap hebben vooruitgebracht."
3. „De adelborst wordt theoretisch en voor een zeer klein „gedeelte ook practisch afgericht om met het oorlogs„materieel om te kunnen gaan."
4. „Het is zoo te betreuren, dat uit de gedachtenwisse„lingen, die over de opleiding der adelborsten hebben plaats „gehad, zoo weinig maatregelen zijn voortgesproten, die

„verbetering gebracht hebben in de karaktervorming, in „het aankweeken van hoogere eigenschappen van het „individu bij den adelborst. Alles is ondergegaan in het „getwist over de meer of minder practische en theore- „tische vorming, maar over de zedelijke vorming der „adelborsten, wat toch zoo een hoofdzaak is, werd zelfs „niet gesproken.

„Men volge slechts de polemiek, welke eenige jaren „geleden zooveel wel en slecht versneden pennen in be- „weging bracht, om overtuigd te worden, dat de opvoed- „kunde, de aankweeking van moreele eigenschappen vol- „komen genegeerd is bij de regeling van het onderwijs „op het Instituut."

5. „Men zou kunnen aanvoeren, dat alle vakken, welke „den geest ontwikkelen, moreel opvoedend werken.

„Echter moet men bekend zijn met het stelsel, o „het Instituut gevolgd, om al het belachelijke van de „bewering in te zien. Want men geloove vrij, dat h „zelfstandig werken der adelborsten, waar het in elk „werkkring ten slotte op aankomt (gelijk D^r^. FROWEIN „eenige jaren geleden in de Marinevereeniging aantoonde), „in geen enkel opzicht tot zijn recht komt. waardoor alle „studie hunnerzijds ontaardt in een *kunstmatig pomp-* „*stelsel*, dat met kracht noch macht is in te drukken. „De persoonlijkheid van den Marinestudent wordt als het „ware *stelselmatig vernietigd*. Onder de scherpste controle „wordt hij van de eene leerzaal naar de andere gedreven „en door de vurigste straffen bedreigd, zoo hij zich niet „met ijver toelegt op de studie."

6. „Gelooft men niet, dat de Marine veel meer zou hebben aan „adelborsten, die geleerd hebben zelfstandig na te denken, „zelfstandig te handelen, zelfstandig te werken, dan aan „theoretisch misschien veel beter onderlegde menschen?"

7. „Wij gelooven namelijk ter zake hersenen, dat ver- „mindering van theoretische kost (leerstof) en verbetering „van onderwijsmethode door middel van meerdere ver- „standsontwikkeling bij minder geheugenwerk wensche- „lijk is."

8. „In de eerste plaats is het dringend noodig, dat aan „het Instituut verbonden worde de betrekking van eerste „officier."

9. „Hij (de eerste officier) zal bij de adelborsten niet al- „leen alle degelijke eigenschappen als mensch (nog andere „dan zooals thans alleen formules nakauwen en braaf zijn) „aankweeken, maar tevens hen bekwamen voor hunne „aanstaande moreele roeping als superieur tegenover hunne „minderen. In een woord zal het zijn voortdurend streven „moeten zijn om met alle toewijding er aan toe te brengen „om aan de vloot jonge officieren met een frisch en „krachtig karakter af te leveren."

10. Een bijkomende maatregel zou dan moeten zijn, dat „de eerste officier eenige weinige uren te zijner beschik- „king kreeg, laten we zeggen, slechts een drie- of „viertal uren (niet per week, maar als totaal voor het „geheele jaar) in den loop van het oudste studiejaar, tot „het geven van eenig theoretisch onderricht in de mi- „litaire paedagogie, waarbij een, door bevoegden te ver- „vaardigen, zeer beknopt gedrukt dictaat, liefst met een- „voudige voorbeelden duidelijk gemaakt, van veel nut „zou zijn."

11. „Ware er tijd voor te vinden en zoude men eene be- „langrijke vermindering van het aantal theoretische lessen „kunnen toestaan."

12. „Dat de hier ontwikkelde denkbeelden in hoofdzaak „door vele zeeofficieren gedeeld worden, durven wij ons „wel verzekerd houden."

Ik heb de zinnen, die zijn overgenomen van: „De oplei- ding der zeeofficieren" genummerd, om mogelijk te maken eene gemakkelijke verwijzing naar die zinnen in mijne kantteekeningen.

KANTTEEKENINGEN.

„Naar mijn gevoelen is de plaats waar de wetenschap in „de ziel wordt opgenomen niet de collegiekamer, maar het stille „studeervertrek, waar eene ernstige en aanhoudende overpein- „zing den grondslag van elke ware kennis leggen moet".

Deze woorden, die in 1853 werden uitgesproken door wijlen professor F. Kaiser, bij de heropening van zijn academische lessen over de populaire sterrekunde, hebben nog altijd eene groote waarde voor allen, die zijn geroepen tot het geven van onderwijs. Zij hebben echter voornamelijk betrekking op de inrichting van ons hooger onderwijs.

In de brochure van den heer R. is sprake van eene door Dr. Frowein gehouden voordracht. Ik ken die voordracht niet, maar te oordeelen naar hetgeen de heer R. van die voordracht zegt (zin 5), schijnt het mij toe dat ook Dr. Frowein heeft gesproken over „hooger onderwijs", namelijk, dat hij het onderwijs in de theorie van eenige wetenschap dat aan de adelborsten op het Instituut moet worden gegeven, gelijk stelt met hooger onderwijs, waarbij geen sprake van africhting mag zijn. Ongetwijfeld mag alle onderwijs dat moet worden gegeven aan adelborsten of aspirant-officieren niet ontaarden in eene africhting of militaire dril (zin 5), maar eene opleiding van militairen zonder eenige africhting of dril is niet bestaanbaar.

Aan iedere africhting van menschen is in meer of mindere mate verbonden een onderdrukking van de individualiteit van de personen, die worden afgericht of gedrild. Iedere gezamenlijke opleiding van eenige personen tot een en dezelfde betrekking zal in meer of mindere mate eene nivelleering van de opgeleide

personen ten gevolge hebben. Dit kan nu eenmaal niet anders en hij die zulks niet wil, moet ook geen opleidingsschool in he leven roepen.

In dat opzicht mag men spreken van een stelsel of systeem van africhting (zin 1).

Het is zoo heel lang niet geleden dat men schier alle onderwijs, dat in ons vaderland aan militairen werd gegeven, gerustelijk den naam van africhting konde geven. Nog korter is het geleden dat vele officieren betreurden dat men aan adspirant-officieren ook onderwijs gaf in de theorie van de eene of andere wetenschap. Ik heb nog een opperofficier gekend, van wien men vertelde, dat hij tot een adspirant-officier had gezegd: „indien ik U midden in den nacht uit uw bed haal en wakker schud, dan moet gij mij onmiddellijk kunnen vertellen alles wat men U heeft onderwezen." In de oogen van hen, die zoo spraken, was alle studie slechts een machinale geheugenarbeid. Maar velen van hen hadden ook nooit behoefte gevoeld aan een *onderwijs* dat hun geest konde ontwikkelen, omdat zij zelven veel hadden geleerd in de groote school des levens. Met andere woorden gezegd, omdat zij in gevechten en op slagvelden tot uitstekende officieren waren gevormd.

Ongetwijfeld bestaat er voor het vormen van officieren geene betere gelegenheid dan de oorlog, geene betere plaats dan een slagveld, en geen betere bezigheid dan het bijwonen van veld- of zeeslagen.

Het kan echter gebeuren dat aan een bepaald land de zegen van een langdurigen vrede te beurt valt, en dat mitsdien voor de militaire officieren van dat land weinig of geen gelegenheid meer bestaat tot het bijwonen van veld- of zeeslagen. Op welke manier moeten in zulk een land de militaire officieren worden opgeleid?

Het is reeds meer dan een halve eeuw geleden dat d regeering van ons land op die vraag meer dan een antwo heeft gegeven. Onder anderen door de oprichting van een ka tenschool voor de Genie en Artillerie te Delft, door de opr ting van de Militaire Akademie te Breda, en door de oprich van een Koninklijk Instituut voor de Marine te Medemb Een generaal der artillerie trad op als Gouverneur en een ho officier der genie als Commandant van de Militaire Akader De laatstbedoelde stond aan het hoofd der studie. Op het ninklijk Instituut voor de Marine stond wel niet officieel, ma toch in werkelijkheid aan het hoofd van het onderwijs een pro fessor in de wis- en natuurkunde.

Uit de opgaaf der vakken, waarin op de Militaire Akademie en op het Instituut voor de Marine onderwijs moest worden gegeven, blijkt volgens mijn bescheiden oordeel duidelijk, dat het de wensch was van de stichters van die inrichtingen dat een gedeelte van het te geven onderwijs zoude dienen tot ontwikkeling van het verstand van den militairen student. Bij het onderwijs in de practijk moest natuurlijk wel africhting blijven be-

staan, maar noch de cadetten noch de adelborsten worden voor een examen afgericht.

Nu weet ik wel dat het tegenwoordige Instituut voor de Marine niet is en ook niet kan noch mag zijn een trouwe copie van het Instituut voor de Marine te Medemblik. Maar in het doel dat werd beoogd met de oprichting van het Instituut te Medemblik, kan toch geene verandering zijn gekomen.

Nu heb ik in „de opleiding der zeeofficieren" gelezen dat het Instituut voor de Marine te Willemsoord geheel is ontaard in eene africhtingsschool, waar militaire dril en mechanische geheugenarbeid geheel op den voorgrond worden gesteld, waar de adelborsten ook theoretisch worden afgericht, waar alle studie is ontaard in een kunstmatig pompstelsel, en waar de persoonlijkheid van den marinestudent stelselmatig wordt vernietigd. Als een der beste middelen om verbetering te brengen in den door den heer R. geschetsten treurigen toestand van het onderwijs op het Instituut voor de Marine wordt door den heer R. aanbevolen eene belangrijke vermindering van het aantal theoretische lessen.

Gelooft men niet, zoo vraagt de heer R., dat de Marine veel meer zou hebben aan Adelborsten, die geleerd hebben zelfstandig na te denken, zelfstandig te handelen en zelfstandig te werken, dan aan theoretisch misschien veel beter onderlegde menschen?

Ongetwijfeld zal de Marine veel meer hebben aan Adelborsten die hebben geleerd zelfstandig te denken dan aan Adelborsten wier persoonlijkheid stelselmatig is vernietigd.

Maar op mijn beurt vraag ik aan den heer R. of hij niet gelooft dat goed onderwijs in de theorie van eenige wetenschap een middel is, om de Adelborsten te leeren zelfstandig na te denken en zelfstandig te werken. Ik geloof zelfs dat het aan de Adelborsten te geven onderwijs in de theorie van de eene of andere wetenschap voornamelijk moet dienen om hun verstand te ontwikkelen, en dat hij, wiens verstand het best ontwikkeld is, ook het best zelfstandig kan denken. Onderwijs in de theorie van eenige wetenschap, waarbij voor den student alleen sprake is van een mechanischen geheugenarbeid, is niet alleen nutteloos, maar ook schadelijk.

Indien het onderwijs in de theorie van eenige wetenschap, dat aan de Adelborsten moet worden gegeven, niet moet dienen om hun verstand te ontwikkelen, waartoe moet het dan dienen?

Tot het uitoefenen van hun metier, als zeeman en als artillerist, behoeven zij geene theoretische kennis te bezitten.

Er zijn duizenden zeelieden die zelfs niet vermoeden dat er eene theorie van de stuurmanskunst bestaat, en die desniettemin zeer goed kunnen observeeren [1]), en de dagelijks voor-

1) Door observeeren verstaat men het gebruik maken van nautische instrumenten, bijv. voor het meten van hoogten, van zon, maan, sterren afstanden enz.

komende vraagstukken van de stuurmanskunst vlug en correct kunnen uitrekenen.

Er zijn duizenden artilleristen, die nooit iets hebben gelezen over eene vergelijking van de kogelbaan, die evenmin weten dat er formules van SARROW bestaan, en die desniettemin de aan hunne handen toevertrouwde kanonnen goed bedienen. Zij, die beweren dat de Adelborsten iets moeten weten van de theorie der wetenschappen, die zij beoefenen, om te kunnen voldoen aan het een of ander examen, doen niets anders dan mijne vraag verplaatsen, namelijk overbrengen aan de ontwerpers van de examen-programma's. Op eene enkele uitzondering na waren al de lessen, die door wijlen Professor VAN HEIJNSBERGEN aan de Adelborsten werden gegeven, zoogenaamde theoretische lessen [1]).

Voor velen van mijne collega's en voor mij waren de lesuren van wijlen Professor v. H. uren van een waar geestelijk genot. Tot mijn leedwezen gevoel ik mij niet in staat, hier eene *goede* beschrijving te maken of te geven van het gevoel van groote verbazing, van teleurstelling en van smart, dat ons, Adelborsten, zoude hebben aangegrepen, indien de „Pro" ons op eenen goeden dag eens hadde medegedeeld, dat hij had besloten om ons voortaan geene les meer te geven, omdat hij bevreesd was geworden dat hij door zijne lessen te veel van ons geheugen zoude vergen, en dat wij door die lessen te veel „theoretisch" zouden worden afgericht. Ik acht me verplicht hier nog mede te deelen, dat ik eigenlijk niet goed weet wat de heer R. bedoelt met de door hem gebruikte woorden: „theoretisch africhten" maar dat ik van oordeel ben dat de Adelborsten practisch moeten worden afgericht, om met ons marinematerieel te leeren omgaan. Zonder herhaaldelijk doen en nog eenmaal doen kan men noch goed leeren roeien, noch leeren dansen, noch leeren zwemmen, noch leeren exerceeren, noch vlug en correct leeren cijferen, enz. enz.

Wat kan wel de oorzaak zijn dat de heer R. en ik zoo verschillend denken over het nut dat men kan stichten door het geven van zoogenaamde „theoretische lessen?"

Hoewel de heer R. die vraag ongetwijfeld veel beter zal kunnen beantwoorden dan ik zulks kan doen, acht ik me toch verplicht mijn gevoelen over die oorzaak hier mede te deelen.

Volgens mijn bescheiden oordeel kan het bedoelde verschil van opinie tusschen den heer R. mij op drieërlei wijze worden verklaard.

1°. Bestaat de mogelijkheid dat de heer R. aan het woord „theorie" eene geheel andere beteekenis hecht dan ik doe. Indien zulks werkelijk het geval is, dan heb ik de bedoelingen van den heer R. niet goed begrepen, en dan zal ik die bedoe-

1) Prof. v. H. gaf onder anderen les in de sterrekunde. Een klein gedeelte der sterrekunde kan worden beschouwd als theorie van een klein gedeelte van de stuurmanskunst.

lingen eerst kunnen begrijpen, nadat de heer R. ons zal hebben medegedeeld, welke lessen hij eigenlijk bedoelt met zijne woorden „theoretische lessen" [1]).

2°. Bestaat de mogelijkheid dat de heer R. en ik beiden van oordeel zijn, dat lessen in de theorie van eenige wetenschap veel kunnen medewerken tot de ontwikkeling van het verstand van iederen student, en hem zullen opwekken tot zelfstandig nadenken en werken, maar dat de heer R. tevens van oordeel is, dat de theoretische lessen, die aan de Adelborsten worden gegeven, *niet* tot hun recht komen, omdat op het Instituut voor de Marine een systeem van onderwijs *moet* worden gevolgd, dat de heeren Docenten verplicht, om ook bij het geven van „theoretische lessen" aan de Adelborsten van hen niets anders te eischen dan een mechanischen geheugenarbeid [2]).

Deze veronderstelling vindt steun in hetgeen de heer R. zegt in zin 5, maar is in lijnrechten strijd met hetgeen de heer R. zegt in zin 1.

Een toestand zooals de heer R. die beschrijft in zin 3 kan toch moeilijk in het leven worden geroepen, en kan zeker niet blijven bestaan zonder de medewerking van de heeren Docenten. Indien de heer R. werkelijk denkt, zooals hier ten 2°. door mij wordt verondersteld, dan moet hij zulks duidelijker zeggen, dan men het in zijne brochure kan lezen. Op ieder schrijver die zijn naam niet noemt, rust meer dan op een bekend schrijver de verplichting om zijne beweringen zoo mogelijk door het noemen van feiten te staven.

3°. Bestaat de mogelijkheid dat de heer R. van oordeel is, dat men door het geven van veel theoretische lessen aan de Adelborsten gevaar zal loopen dat sommige Adelborsten zullen worden „geleerde Hoofden". Deze mijne veronderstelling berust op een zin in de brochure van den heer R., die woordelijk luidt als volgt:

„Als een van de uitgangspunten hebben wij als waarheid

---

1) Dat de een theorie noemt, wat een ander practijk noemt, is meermalen gebeurd. Het uitrekenen van vraagstukjes van de stuurmanskunst, behoort in mijne oogen, bij uitnemendheid, tot de practische bezigheden van den zeeman, namelijk van den adspirant-kapitein of van den navigateur van een schip. Desniettemin noemde men in mijne jeugd een examen in het uitrekenen van vraagstukken der stuurmanskunst, vrij algemeen een »theoretisch examen". Dit door elkander haspelen van de woorden theorie en practijk heeft voor menig zeeman het voor hem verrassend gevolg gehad, dat hij een prachtig examen in de theorie der zeevaartkunde heeft afgelegd, ofschoon hij de »stokregels der stuurmanskunst" altijd had aangezien voor een bijzondere soort van tooverformules: (zie de Stuurmanskunst van VORSELMAN DE HEER, in mijne oogen een prachtig boek, dat echter onverkoopbaar was omdat de gewone stokregels der Stuurmanskunst daarin niet waren opgenomen).

2) Naar het mij toeschijnt gelooft de heer R. dat de Docenten op het Instituut voor de Marine den Adelborst 3e en 2e klasse geen hooger combinatie- en associatievermogen toekennen dan zijn geheugen.

„aangenomen, dat door alle tijden heen in practische werk„kringen karaktermenschen het meeste gepraesteerd hebben, het „meeste overwicht op hunne ondergeschikten hebben uitgeoe„fend, al mogen het de geleerde hoofden geweest zijn, die de „wetenschap hebben vooruit gebracht".

Ter voorkoming van misverstand wil ik onmiddellijk op dien zin laten volgen dat ik mij geheel kan vereenigen met het denkbeeld van den heer R., dat men van menschen van karakter, of karaktermenschen, zooals de heer R. hen noemt, onder gelijke omstandigheden meer en beter diensten mag verwachten dan van menschen zonder karakter. Tot mijn leedwezen moet ik hier echter bijvoegen dat ik niets begrijp van het verband tusschen het eerste gedeelte van de hier uit de brochure van den heer R. overgeschreven alinea en de dertien laatste woorden van die alinea.

Indien de heer R. met die dertien woorden heeft willen zeggen, dat hij niet gelooft dat men ook karaktermenschen kan vinden onder de „geleerde Hoofden", dan veroorloof ik mij hem te doen opmerken dat eene beoefening van de geschiedenis, ook van de hedendaagsche geschiedenis, ons kan leeren, dat men onder de geleerden vele mannen met karakters kan aanwijzen, en dat het juist die geleerde karaktermenschen zijn, die de wetenschap het meest hebben vooruit gebracht. Een karaktermensch zal niet lichtelijk kunnen besluiten tot het maken van eene geflatteerde balans of een geflatteerd verslag van zijnen arbeid [1]).

Ik kan natuurlijk niet beoordeelen, in hoe verre al of niet juist is, alles wat de heer R. ons heeft medegedeeld over het onderwijs op het Koninklijk Instituut voor de Marine, maar ik mag toch niet nalaten hier mede te deelen, dat ik, althans over het onderwijs van een der heeren Docenten op het Instituut, wel eens anders en met veel meer lof heb hooren spreken dan de heer R. over het onderwijs op het Instituut in het algemeen spreekt.

Volgens het gevoelen van den heer R. is het „dringend „noodig dat aan het Instituut verbonden wordt de betrekking „van eerste officier" (zin 8).

Daar de heer R. dien eersten officier (als hij komt) onderwijs wil doen geven in de Militaire Paedagogie, met behulp van een zeer beknopt gedrukt dictaat, zij het mij vergund hier ook iets te zeggen, betrekkelijk het gebruik maken van dictaten of dictées bij het geven van onderwijs.

Ongetwijfeld zullen alle docenten, die bij hun onderwijs dictaten gebruiken, wenschen dat die dictaten zijn goed geschreven opstellen. De heer R. althans wil het door den eersten officier te gebruiken dictaat doen schrijven door „bevoegden". Nu begrijp ik niet waarom men een goed geschreven

---

1) Zie o. a. „de geschiedenis van de ontdekking der planeten".

opstel niet kan laten drukken, en aan iederen Adelborst doen uitreiken een exemplaar van al de gedrukte opstellen of dictaten, die bij het onderwijs worden gebruikt.

In deze dictaten of beknopte leerboeken moeten de Adelborsten stoffe kunnen vinden tot hunne overpeinzingen gedurende hunne zoogenaamde eigen oefeningen. De docent, die alsdan zijn dictaat niet meer behoeft voor te lezen in zijne lesuren, kan meer tijd dan vroeger vinden, om met de Adelborsten te spreken en van gedachten te wisselen over den inhoud van zijn beknopt dictaat. Hij heeft meer gelegenheid dan vroeger, om aan de Adelborsten de inlichtingen en de terechtwijzingen te geven, die zij, na eene bestudeering van zijn dictaat, nog wenschelijk achten. Indien een docent geen overvloedigen tijd kan vinden, om met de Adelborsten van gedachten te wisselen over den inhoud van een door hem gedicteerd opstel, bestaat er dan geen gevaar dat de Student-Adelborst een zeer beknopt dictaat, dat hij gemakkelijk van buiten kan leeren, zal gaan beschouwen als een middel, om hem af te richten voor een examen?

Ik geloof niet dat men wel zoude doen, indien men liet vervallen het examen, dat de Adelborsten moeten afleggen bij of vóór het verlaten van het Instituut, maar ik geloof wel dat het niet voorschrijven van een eind-examen voor de officieren, die worden gedetacheerd bij de Hoogere Krijgsschool, getuigt van een goed begrip van de eischen van Hooger Militair onderwijs. Met het eind-examen vervalt ook alle gevaar van eene africhting voor dat examen, en wordt mitsdien de tijd voor eene vrije en grondige studie grooter.

Ik ben het met den heer R. overigens geheel eens dat het zeer wenscheijk zoude zijn dat ook op het Instituut voor de Marine een eerste officier werd geplaatst. Op het Koninklijk Instituut voor de Marine te Medemblik is een eerste officier geweest. De chef van de Militaire Akademie droeg vroeger den naam van Gouverneur, en de hoofdofficier die op hem volgde dien van Commandant der akademie, doch was wat men bij de marine noemt een „eerste officier". Indien mijn geheugen mij niet bedriegt, dan is de gepensionneerde Generaal-Majoor Pompe de eerste sous-chef van de Militaire Akademie geweest, dien men den naam van eerste officier heeft gegeven. Hij was toen Lt.-Colonel.

Ik ben het geheel eens met den heer R. dat een eerste officier op het Instituut voor de Marine veel nut zal kunnen stichten, maar ik zoude mij toch niet durven vleien met de hoop dat zulk een eerste officier spoedig zal slagen in zijne pogingen om aan de vloot af te leveren jonge officieren met een frisch en krachtig karakter. Jonge officieren met een krachtig karakter zullen ten allen tijde wel tot de uitzonderingen blijven behooren.

Daar de meeste Adelborsten, op het Instituut voor de Marine, jaarlijks een paar maanden doorbrengen in den huiselijken

kring van hunne familie, zoo zullen zij ongetwijfeld meermalen hebben gehoord, dat zij de waarheid moeten liefhebben, dat zij steeds moeten trachten rechtvaardig te zijn, dat zij gaarne hun ongelijk moeten leeren bekennen, indien zij inzien, dat zij hebben gedwaald, enz.

Maar van dergelijke raadgevingen kan men alléén veel heil verwachten, indien zij worden gesteund door het persoonlijk voorbeeld van hem of haar, die zulk een goeden raad geeft. „De mensch begrijpt beter een voorbeeld dan een regel en heeft „meer aan eene daad dan aan eene redeneering". Het is echter maar jammer dat in het dagelijksche leven de gelegenheid tot het geven van een goed voorbeeld zoo zeldzaam is.

De heer R. betreurt het zeer, dat uit de gedachtenwisselingen, die over de opleiding der Adelborsten hebben plaats gehad, zoo weinig maatregelen zijn voortgesproten, die verbetering gebracht hebben in de karaktervorming, in het aankweeken van hoogere eigenschappen van het individu bij den adelborst, dat over de zedelijke vorming der Adelborsten, wat toch een hoofdzaak is, zelfs niet werd gesproken, en dat bij de regeling van het onderwijs op het Instituut de aankweeking van moreele eigenschappen volkomen genegeerd is.

Hoewel ook ik van oordeel ben dat bij de opleiding van alle jonge menschen, dus ook van Adelborsten, hunne karaktervorming of zedelijke vorming hoofdzaken zijn, zoo baart het mij toch geene verwondering dat over die hoofdzaken niet werd gesproken door velen die over de opleiding der Adelborsten hebben geschreven. Volgens mijn bescheiden oordeel kan de oorzaak van het stilzwijgen dier schrijvers over de zedelijke vorming der Adelborsten geen andere zijn dan deze, dat zij zich niet voldoende op zedelijk gebied thuis hebben gevoeld, om ook op dat gebied als Gidsen op te treden.

Niemand zal durven beweren dat de heer R. in zijne brochure niet veel heeft gesproken over de karaktervorming der Adelborsten, althans in verhouding tot de uitgebreidheid van dit dunne boekje. Ik zoude echter evenmin durven beweren dat zij, die de brochure van den heer R. hebben gelezen, nu weten of begrijpen op welke manier de Heeren Officieren en Docenten op het Instituut voor de Marine moeten samenwerken voor de karaktervorming der Adelborsten. Mogelijk blijft het, dat de nieuwe eerste officier veel zal kunnen leeren uit het dictaat, dat door „bevoegden" voor hem zal worden geschreven.

Naar het mij toeschijnt is het niet gemakkelijk om ons in een paar woorden mede te deelen wat het woord „karakter" eigenlijk beteekent.

Zij die ons duidelijk willen maken wat een „karaktermensch" is, doen zulks gewoonlijk door ons te vertellen hoe of een hun bekend of ook wel een denkbeeldig man van karakter zich bij de eene of andere gelegenheid heeft gedragen, maar zelden of ooit vertelt hij ons, hoe of het karakter van dien man werd gevormd.

Er zijn ook schrijvers, die van oordeel zijn dat „karaktermenschen" niet worden gevormd maar geboren.

De heer R., die zoo ijvert voor de karaktervorming der Adelborsten, is natuurlijk van oordeel dat een goed „Mentor" veel kan bijdragen tot de vorming van een mensch tot een karaktermensch.

Maar blijft er toch niet iets ontbreken aan het door den heer R. gegeven advies? Zoude zijn advies niet meer compleet zijn, indien hij ons in zijne brochure ook had medegedeeld wat volgens zijn oordeel een mensch met een zwak karakter *zelf* moet doen om te worden een karaktermensch? Mag men van een man, die hieromtrent geene overtuiging bezit, wel verwachten dat hij zijne jeugdige kameraden, die nog zwak van karakter zijn, zal kunnen raden en helpen?

Naar het mij toeschijnt heeft ook de heer R. opgezien tegen het optreden als Gids op Godsdienstig of zedelijk gebied. Indien ik c. q. het door den heer R. gegeven voorbeeld volg, bestaat er dan geen gevaar dat de heer R. en ik in een cirkeltje zullen blijven rondloopen zonder elkander ooit te kunnen krijgen?

Op grond van deze overwegingen veroorloof ik mij hier met bescheidenheid mijne persoonlijke opinie omtrent de karaktervorming van jonge menschen mede te deelen.

C. Wagner, de beroemde schrijver van „Jeugd" en van „Kloekheid", heeft ergens gezegd: „Het verschil tusschen een „braaf man, en een die het niet is, is zeer eenvoudig; de eerste „is een man van geweten; de tweede is een man van de planken". Nu ben ik van oordeel dat tusschen een „karaktermensch" en een „karakterloos" mensch hetzelfde onderscheid bestaat, dat volgens Wagner bestaat tusschen een braaf man en een man, die het niet is.

Er zijn namelijk vele oppassende menschen, in wier oogen geen hoogere wet bestaat dan de opinie van hunne meerderen, of beter gezegd dan de opinie van eenige machthebbenden in de wereld, waarin zij leven. Hoewel die menschen in den regel zeer bruikbaar zijn, zoo zijn het toch geen karaktermenschen.

Andere menschen kennen geene hoogere wet dan de publieke opinie. Onder die menschen vindt men maar zelden een karaktermensch, hoewel velen van hen nu en dan op hunne medemenschen een indruk maken als of zij werkelijk karaktermenschen waren.

Er zijn echter ook menschen in wier oogen de stem van hun geweten de *hoogste* wet is, die zij kennen. Zulke menschen zijn in den regel geenszins onverschillig, noch voor de publieke opinie, noch voor de opinie van hunne meerderen, maar zij handelen alleen naar de opinie van anderen, zoolang zij overtuigd zijn, dat die opinie niet in strijd is met de stem van hun geweten.

Ik beweer nu niet, dat een mensch, die luistert en handelt naar de stem van zijn geweten, ten allen tijde behoed is voor dwaling, maar ik geloof wel dat voor ieder mensch het luisteren

op zedelijk gebied. J.

'.s-Gravenhage, December 1899.

HET AANDEEL DER MARINE IN DE
VAN DE CITADEL VAN ANTWER

(*Met eene schetsteekening*).

Als gevolg van de overeenkomst tuss
Engeland gesloten, waarbij tevens bepaald w
vloten onze kusten zouden blokkeeren, rukt
het Fransche Noorderleger onder aanvoering
graaf GÉRARD over Belgisch grondgebied n
Antwerpen op.

De luitenant-generaal CHASSÉ daarvan k
bende, benoemde een Raad van verdediging
omliggende forten en strategische omgeving
onder voorzitterschap van den opperbevelhe
gesteld uit den generaal-majoor DE FAVAU
der infanterie, den kolonel graaf VON QUADT
wapen, den kapitein ter zee J. C. KOOPMAN,
zeemacht voor de stad Antwerpen en van
Schelde, den majoor VOET, als plaatselijk
majoor VAN DER WIJCK, als commandant de
SEELIG als commandant der artillerie en de
MULLER, secretaris.

Onder CHASSÉ was ook gesteld de m
defensie, verdeeld in drie divisiën; de eerste
Antwerpen tot aan het fort St. Marie onder
ter zee; de tweede divisie van St. Marie
onder den schout-bij-nacht Jhr. LEWE VAN
divisie van Bath tot voor Vlissingen onder
GOBIUS. De verrichtingen van het laatste s
van de overige zeemacht kunnen hier b

NG

ng tot de 1e Loopgraaf

ng tot de 2e Loopgraaf

gang tot de 3e Loopgraaf

ng tot de 4e Loopgraaf

it Kasteel.

" "





De werkzaamheden van den Raad bepaalden zich nu hoofdzakelijk tot het in overleg treden omtrent de te nemen verdediging. Diensvoigens werd bepaald, de werken, aan de zijde waar de aanval des vijands verwacht werd, aanmerkelijk te verbeteren en te versterken; meer bomvrije lokalen te doen aanleggen, zoo voor de manschappen zelven en tot berging van levensmiddelen, als voor zieken en gekwetsten, eenige stukken op bastions te laten blindeeren en overigens al datgene te bewerkstelligen, waardoor de Citadel in den meest mogelijken staat van tegenweer zoude gebracht worden. Bij deze gelegenheid werd door den commandant der genie de behoefte aan materieel te kennen gegeven, en wel, dat dit met spoed aan het Departement van Oorlog moest worden aangevraagd. Dit bracht geen geringe bevreemding bij de overige leden van den Raad teweeg, daar de Citadel zich toch reeds sedert October 1830 in de macht der onzen bevond en (zooals men met grond meende te kunnen oordeelen) in genoegzamen staat van verdediging gesteld was geworden. Men bekwam daarop van den commandant der genie ten antwoord: „dat de Citadel zich slechts in behoorlijken toestand bevond, om een vijand als de Belgen te keeren, daar de stad Antwerpen, door de Citadel in bedwang gehouden, als waarborg diende en het Nederlandsche leger door zijne nabijheid het beleg zoude kunnen doen opbreken". Hoe dit ook ware — spoedig handelen was noodzakelijk en daartoe brachten de maritieme hulpmiddelen, wat den aanvoer van het benoodigde materieel betreft, niet weinig bij.

Terwijl men op de Citadel nu bezig was, zich te versterken, achtte de kapitein ter zee KOOPMAN het van belang, eenige voorzorgen op het Vlaamsche Hoofd te nemen. Hij liet daartoe de geheele bestrating opbreken; een loopgraaf dienstig voor de communicatie der infanterie aanleggen; een batterij van de vijf voorhanden stukken gereed maken, ter bestrijking van den dijk bij Austruweel; voorts een mijn aanleggen, om, in geval dit fort door den vijand mocht worden ingenomen, zich zoo lang mogelijk op het Vlaamsche Hoofd staande te kunnen houden en van daar (desnoods na het dorp in brand te hebben gestoken, ten einde een vervolging van den vijand te beletten) op de coupure terug te kunnen trekken en alzoo de troepen op een aldaar liggende stoomboot en in de sloepen der flottille op te nemen en naar de Citadel over te voeren.

Ten einde zijne verantwoordelijkheid in geval van een aanval op het Vlaamsche Hoofd te dekken, diende de kapt. ter zee KOOPMAN bij den Raad van Verdediging eene Memorie in, betrekkelijk het ongenoegzame der aldaar bestaande verdedigingsmiddelen, waaruit wij het volgende ontleenen.

„Het fort Austruweel, liggende tegenover het Bassin van Antwerpen, op den hoek dien de Schelde daar formeert, waartegenover een honderdtal vuurmonden van het Antwerpsche garnizoen is gericht, is bezet met twee officieren en 50 man

infanterie en 1 onderofficier en 4 man artillerie en gewapend met 2 stukken van 2 ℔ Eng. model.

Er bevindt zich in het fort eene kazemat. Het fort eenmaal in Augustus '31 verlaten en het glacis doorgestoken zijnde, is de kazemat langen tijd geïnundeerd geweest. Dit is naderhand, bij de nieuwe bezetting van het fort wel zoo goed mogelijk hersteld, doch blijft ze immer nog aan natheid blootgesteld; daarom houden de troepen zich daar slechts korten tijd op; terwijl door het gebrek aan schietgaten de verdediging, wanneer de manschappen de walgangen zouden moeten verlaten, onmogelijk is. De plaatsing der stukken is zoodanig dat de embrasures, den op het fort aankomenden dijk aan weerszijden bestrijken, doch daarentegen geen de minste schuinsche richting op den langs het fort zwenkenden dijk veroorloven; waardoor, de vijand eenmaal de embrasures gepasseerd zijnde, eene geheele zijde van het fort noch door fraiseering, noch door eenig ander middel tegen beklimming versterkt is, zoodat het spoedig en zelfs voor een geringe vijandelijke macht zoude moeten bukken.

Op het Vlaamsche Hoofd ontbreekt een behoorlijk bomvrij lokaal voor de vivres, terwijl er ook voor de troepen nimmer aan kazematten is gedacht. Hetgeen daarvan thans bestaat, werd oorspronkelijk door de burgerij van het dorp vervaardigd voor hare eigen veiligheid en is daarna door de genie afgebroken; op mijn bevel hersteld door de burgerij zelve; doch is er nog altoos geen zoodanige inrichting voor de troepen aanwezig.

De geheele waterzijde is ontbloot en open, met uitzondering van dat gedeelte, dat door het plaatsen van twee kanonneerbooten eenigermate is gedekt geworden. Men is thans bezig het blokhuis rondom de kazerne door afsluiting verdedigbaar te maken en door een bedekten weg de communicatie der batterij aan de barrière van Austruweel, met dat gedeelte van het dorp eenigszins te verzekeren. Het is bezet met 5 officieren en 250 man infanterie, 1 officier, 2 onderofficieren en 11 artilleristen, 1 officier en 3 man genie, en gewapend met 5 kanonnen, waarvan 2 à 12 pd. en 3 à 5 pd., benevens 2 handmortieren van 16 pd. ijzer, welke voornamelijk dienen tot verdediging der barrière van Austruweel en gedeeltelijk op de rivier en de polders gericht zijn.

Het fort Burght is bezet door 2 officieren, 66 man infanterie, 1 onderofficier en 6 man artillerie en gearmeerd met 2 stukken van 6 pd. en 1 kanon à 6 pd. Eng. model; eerstgenoemden op den Scheldedijk Burght en de laatste op den polder gericht. Aan dit fort bestaat hetzelfde gebrek als aan dat van Austruweel, dat er geen de minste fraiseering aanwezig is tegen beklimming en dat de grachten rondom mede op onderscheiden plaatsen doorwaadbaar zijn. In het bomvrije reduit, waarin zich de troepen na het verlies der walgangen zullen kunnen staande houden, zijn de schietgaten zoo ondoelmatig ingericht, dat de vijand eens tot tegen den muur genaderd zijnde, niet kan worden weggeschoten en alzoo gemakkelijk de houten deur zal kunnen vernielen of verbranden.

In het algemeen ontbreken aan de geheele positie alle instrumenten en wapenen, welke voor het afweren van een bestorming of escaladeering zouden vereischt worden. De bemanning hier voor iedere plaats der positie afzonderlijk vermeld, schijnt, over het algemeen, in juiste verhouding met de verdere weinige defensie te staan. De open Scheldedijk maakt de communicatie der forten onderling moeilijk, hetwelk tusschen het fort Burght en het Vlaamsche Hoofd nog geheel onmogelijk wordt door de bestaande coupure".

Hij geeft verder den opperbevelhebber en de andere leden van den Raad van Verdediging te kennen, dat zij te veel met zijn persoonlijk karakter bekend zijn, om in deze Memorie iets anders te zien, dan een verantwoordingstuk; zijnde de commandanten van de verschillende punten van instructies voorzien, om met hunne geringe middelen van defensie nog den krachtdadigsten tegenweer te bieden, waarin ze door de korvet „Komeet" en 12 kanonneerbooten ondersteund zouden worden, zooveel zulks de tegenwoordige ligging dier vaartuigen ter dekking van de Citadel aan de waterzijde veroorloofde.

Benedenstrooms van Pijp Tabak, waar de „Komeet" was gestationneerd, lag de divisie van den S.b.n. Jhr. Lewe van Aduard, bestaande uit het fregat „Eurydice" (vlaggeschip), de korvetten „Medusa" en „Proserpina", het stoomschip „Curaçao" [1]), eenige ingehuurde stoombooten en een aantal kanonneerbooten. Van de forten op Belgisch territoir waren alleen Lillo en Liefkenshoek door de onzen bezet [2]).

Zoowel in de Citadel als op het Vlaamsche Hoofd werd de korte tijd, die er overbleef, zorgvuldig besteed. Niets werd gespaard om werken van verdediging aan te leggen en de bestaande doelmatiger in te richten.

Intusschen was het leger met versnelde marschen het doel van zijnen tocht genaderd. Reeds den 19den November werd de vijand in den omtrek van de Citadel opgemerkt, doch niet vóór den 29sten dier maand werden de operatiën aangevangen. Het Fransche leger gebruikte dien tusschentijd tot het organiseeren van den aanvoer van levensmiddelen, het maken van schanskorven, rijsbossen en verderen toestel voor het beleg benoodigd.

---

1) Deze korvetten van 28 stukken waren bovendien elk voor deze gelegenheid bewapend met 2 zware mortieren van 29 cM.; de wijze van opstelling daarvan is in het Rijks Museum te zien. De »Curaçao" vormde met de »Suriname" onze geheele zeestoomvloot, was natuurlijk een raderschip en kon slechts moeilijk op de rivier manoeuvreeren. De kanneerbooten waren met (30—18 pds.) caronnades, alsmede eenige 8-ponders en draaibussen gewapend en met pl. m. 30 koppen bemand, waaronder 2 luitenants ter zee of een luitenant ter zee en een adelborst.

2) Deze forten hadden kustbatterijen van 17 en 10 kanonnen resp., benevens het noodige andere geschut en mortieren. Zij vormden ééne stelling onder den luitenant-kolonel Bake, speciaal door den Koning daarvoor aangewezen, nadat zij te voren afzonderlijk onder den schout-bij-nacht geressorteerd hadden; hiermede was in het geval voorzien van het eventueel gedwongen aftrekken van diens divisie.

Den 30en November des morgens 9u begaf zich de kapt. ter zee KOOPMAN, die zijn verblijf op het Vlaamsche Hoofd had, op het afgesproken sein naar de Citadel. Hij ontving daar in den Raad de mededeeling van een even te voren ontvangen opeisching van den maarschalk GÉRARD, daarbij, in geval van weigering, de stad Antwerpen neutraal verklarende.

Intusschen had de vijand reeds vóór de opeisching zijne werkzaamheden aangevangen. Reeds in den afgeloopen nacht had hij de loopgraaf der 1e parallel met krachtigen arbeid en onder begunstiging van de langdurige duisternis geopend, zoodat met het aanbreken van den dag zijne werken belangrijke vorderingen hadden gemaakt. In het gemaskeerde terrein rondom de Citadel hadden de nachtpatrouilles dit niet kunnen ontdekken.

Aangezien er geen feitelijke oorlog tusschen Nederland en Frankrijk bestond, kon een afzonderlijke strijd eerst aanvangen *na* eene opeisching, waarin men zich als vijand had bekend gemaakt. In de aangevangen werken was dus een verkrachting van het volkenrecht gelegen.

De onzen hadden de Franschen bij Burght de rivier zien overtrekken en door het vuur onzer kanonneerbooten een aanmerkelijk nadeel aan de daartoe dienende vaartuigen kunnen toebrengen. In den Raad van Verdediging was echter begrepen, dat er van onze zijde geene vijandelijkheden mochten plaats hebben, voor wij elkander door sommatie en weigering als vijanden erkend hadden.

De Raad besloot een weigerend antwoord op de gedane opeisching te geven en Antwerpen als onzijdig te beschouwen, zoolang de vijand geen gebruik maakte van de werken dier stad, daaronder het fort Montebello begrepen, en men ons de gemeenschap met het vaderland openliet. Den vijand werd tevens het onrechtmatige van zijne handelwijze onder het oog gebracht en voorts verklaard, dat bijaldien de werkzaamheden aan de werken van aanval te 12 ure 's middags niet waren gestaakt, deze door grof geschut van de citadel zouden worden verhinderd.

Dit besluit ter kennis van den vijand gebracht zijnde, bleef deze doorwerken. Op het vastgesteld tijdstip verkondigden opeenvolgende kanonschoten van de Citadel het begin van den partiëelen strijd.

Ten aanzien van de forten Burght en Austruweel werd een soortgelijke opeisching door den Franschen generaal SEBASTIANI, die de 1e Infanterie-divisie commandeerde, gedaan, welke door den kapitein ter zee KOOPMAN als bevelvoerende aldaar, weigerend werd beantwoord. Hij gaf onmiddellijk order de mijn, boven het fort Burght aangelegd, te doen springen, en die beneden het Vlaamsche Hoofd daartoe verder in gereedheid te brengen. De inundatie strekte zich tot Pijp Tabak uit, waar een vroeger gemaakte coupure echter naar aanleiding van gevoerde onderhandelingen het vorige jaar gedicht en daardoor een veiliger uitweg voor niet-diepgaande vaartuigen afgesloten was.

Tegen den avond liet hij de flotille van positie veranderen en wel op deze wijze: de kanonneerbooten n⁰. 3, 4, 11 en 12 dwars over de Schelde boven de Citadel, op de hoogte van de lunet Kiel, ter bestrijking van den toegang aan die zijde; n⁰. 1, 5, 7 en 24 beneden de Citadel, ter bestrijking van de esplanade — boot n⁰. 6 (waarop zijn standaard woei) tegenover het haventje der Citadel en daarbij de veerstoomboot „Chassé" — de booten n⁰. 8 en 10 bij het Vlaamsche Hoofd tot dekking der waterzijde — boot n⁰. 9 ter bestrijking der inundatie en als coupurewacht.

Des avonds werd in den Raad van Verdediging het antwoord van den maarschalk Gérard medegedeeld. Hij hield ons daarbij voor de eerste daders der vijandelijkheden, ter oorzake van de kanonschoten op zijn werken gedaan. Hem werd daarentegen van onzen kant met kracht van redenen te kennen gegeven, dat wel degelijk *van zijne zijde* de eerste vijandelijkheden begonnen waren.

Den 1en December gingen wij voort met aanhoudend kanon- en geweervuur den verderen voortgang der vijandelijke werkzaamheden, die door het aanwenden van een groot aantal werkers snel vorderden, te belemmeren. Door onze werkers der genie werden eenige huizen van het dorp Kiel, die hinderlijk waren, in brand gestoken; daaronder behoorde ook het buitenverblijf Waterloo van den generaal Chassé.

Den 2en December werd in den Raad van Verdediging tot het doen van een kleinen uitval aan de zijde van Kiel, met een zestigtal manschappen besloten. Deze liep geheel naar wensch af. De houding der troepen liet niets te wenschen over. Bij het terugtrekken der onzen werden zij door den vijand tot over den dijk vervolgd. Al spoedig werd hij echter door het vuur van een der kanonneerbooten verdreven. De vijand naderde nu zeer nabij bastion N⁰. 2, van welke zijde in den nacht van 2 op 3 December met goed gevolg een kleine uitval werd gedaan.

De Fransche divisies, aan de beide oevers van de Schelde geplaatst, achtervolgden twee naar het vaderland terugkeerende particuliere vaartuigen met een hevig geweervuur, zoodat de gemeenschap inderdaad gestremd kon genoemd worden.

De korvet „Komeet" gaf den kapitein ter zee Koopman door seinen kennis van de uitnoodiging van den S. b. n. Lewe v. Aduard om te retireeren op de korvet „Proserpina" tot vóór het fort St. Marie, hetwelk men vermoedde dat door een Fransch detachement, in de nabijheid gezien, zoude bezet en gewapend worden. Om dienaangaande volledige berichten in te winnen voor den opperbevelhebber, belangrijke depêches te verzenden en de verwacht wordende te ontvangen, zond Koopman in den avond van dien dag den adelborst 1e klasse van de Velde en den adjunct-schrijver Kempe (die zich daartoe als vrijwilligers hadden aangeboden) met een zeer klein bootje met twee riemen de vijandelijke linie langs naar de korvet, die zij gelukkig bereikten.

De (tijdelijke) commandant [1]) bekwam order zich onder de bevelen van den S. b. n. te stellen, maar den laatsten werd tevens medegedeeld, dat het den opperbevelhebber hoogst gewichtig voorkwam dat de post Pijp Tabak door de korvet tot het overbrengen van seinen werd gehouden. Was de S. b. n. intusschen daartoe niet bij machte en ontstond er dus algeheele stremming in de communicatie, dan was hij verplicht op zich zelf te ageeren en kon dus over de „Komeet" beschikken. De commandant, luitenant ter zee 1e kl. DEN BERGER, moest tevens van deze orders (door KOOPMAN als chef van den maritiemen staf op de vloot gegeven) rapport maken aan den Directeur-generaal van Marine WOLTERBEEK.

De beide jongelieden keerden van hun moeilijken en gevaarvollen tocht behouden terug. Zij hadden dien tot groot genoegen van den opperbevelhebber volbracht en voerden den adelborst HOEK mede, die met de overbrenging van depêches aan dezen belast was.

In den loop van den dag deed men nog de kanonneerbooten n°. 1 en 7 van de benedenlinie afbreken en in den polder postvatten ter versterking van boot n°. 9 en ter dekking van die zijde van het Vlaamsche Hoofd.

Den 3en December zette de vijand met ongeloofelijken spoed zijne werken voort, zoodat men het er voor hield dat de tweede parallel bijna gesloten moest zijn. Van onze zijde ging men voort, door kanonvuur en een kleinen uitval, hem daarin te hinderen en te verontrusten.

Dien zelfden dag zond men den adelborst HOEK met depêches, aan boord van een particulier vaartuig dat materieel voor de Citadel aangebracht en reeds te lang in die positie verwijld had, en dan ook tot bij de „Komeet" met geweervuur hevig beschoten werd.

Den 4en December werd te elf ure des morgens van den tore der Nôtre Dame te Antwerpen met een zwarte vlag geseind en openden daarop de belegeraars met hevigheid het vuur, uit al hunne toen gereed zijnde batterijen, zoowel werp- als belegeringsgeschut.

Gedurende dien dag, den volgenden en den tusschen beiden zijnden nacht, werden de kanonneerbooten n°. 5, 6 en 24 benevens de stoomboot „Chassé" als het ware omgeven door bommen en zware kanonkogels, die, daar de vijand nog niet goed ingeschoten was, over de Citadel heen in de nabijheid dier vaartuigen nedervielen en met vernieling dreigden, zonder dat van onze zijde dat vuur eenigszins kon beantwoord worden. De booten bekwamen veel schade aan romp en tuig. Toevallig werd er maar één man (luit. ter zee 2e kl. MIDDELBERG) gewond.

De opperbevelhebber, niet langer de vaartuigen aan vernieling willende blootstellen, gaf order ze een andere stelling te

1) De »Komeet" werd oorspronkelijk door KOOPMAN gecommandeerd, die daarmede in 1828 naar O. I. was vertrokken en, van daar teruggekeerd, reeds in October 1830 voor Antwerpen lag.

loen innemen. Ingevolge dien sloten de kanonneerbooten n⁰. 5 en 24 bij de bovenlinie aan en vatte n⁰. 6 met de „Chassé" op den polder post.

De „Komeet" seinde dienzelfden dag de aankomst op dien bodem, van den kolonel van den generalen staf DE GUMOËNS en den kapitein der artillerie VAN RAPPARD, beiden voor de Citadel bestemd, waarop KOOPMAN 's nachts meergenoemden adelborst VAN DE VELDE met twee flinke matrozen in een klein sloepje derwaarts zond. Hij had het geluk ook in deze gevaarvolle onderneming te slagen en met de beide officieren de Citadel te bereiken.

Den 5en December vuurde de vijand onophoudelijk en met hevigheid, wat van onze zijde met kracht werd beantwoord. De belegeraars zetten hunne werken met den grootsten spoed voort, zoodat deze reeds genaderd waren tot vóór den saillant van de lunette St. Laurent. Een uitval in die richting gedaan, had de gewenschte gevolgen.

Intusschen werden onze werken door het vuur des vijands aanmerkelijk beschadigd. Een bom viel door een onderaardsch verblijf heen en kwetste verscheidene manschappen in de poterne zelve. De kazerne der 10e afdeeling infanterie werd op dien dag vier of vijf malen in brand geschoten, welke echter telkens weder gebluscht werd.

Men ontwaarde dien dag, dat de „Komeet" de post Pijp Tabak en kort daarna dat de „Proserpina" hare stelling bij het fort St. Marie verliet en beide naar de Beneden Schelde afzakten. De reden daarvan was, dat de S. b. n. LEWE VAN ADUARD zijne schepen samengetrokken had beneden de forten Lillo en Liefkenshoek, om de batterijen te beschieten, die langs beide boorden van de Schelde door de generaals SEBASTIANI en ACHARD werden aangelegd, waarmede deze, zooals de eerste zeide, geene vijandelijkheden beoogden, zoo men hen niet aanviel, hetgeen weinig strookt met zijn latere mededeeling, dat hij de afzakkende schepen zoude beschieten, als zij weder de rivier opkwamen. De S. b. n. liet den generaal echter weten, dat hij geen werkzaamheden kon dulden aan forten noch bewegingen van troepenafdeelingen onder bereik van het geschut zijner schepen. Deze aanzegging zonder vrucht blijvende, beschoot de divisie de werken aan de Perel en St. Marie en ook bij Frederik Hendrik, hetgeen door geweeren geschutvuur werd beantwoord, maar waarop de Franschen toch de begonnen werken ontruimden.

De positie van de schepen werd nu aldus: de „Komeet" en drie booten ter hoogte van de Kruisschans, de „Curaçao" en 8 kanonneerbooten tusschen Lillo en Liefkenshoek, de „Proserpina" bij Doel, de „Eurydice" tusschen Doel en Frederik Hendrik en de „Medusa" met 3 booten voor laatstgenoemd fort, terwijl de overige booten voor Bath post vatten.

De Fransche batterijen bij Burght hadden hun vuur verbeterd. Met ricochetschoten brachten zij aan de booten der bovenlinie gedurig schade toe; wel niet zóó, dat hunne kogels

door de boorden der booten drongen, maar toch op het dek veel schade aanbrachten en eenige manschappen kwetsten.

In overleg met den opperbevelhebber, gelastte KOOPMAN andermaal eenige verandering in de positie en deed de bovenlinie meer nabij de coupure post vatten.

Den 6den December werd er aan weerszijden een allerhevigst vuur onderhouden en zette de vijand zijne naderingen voort op de lunette St. Laurent en den saillant van bastion n°. 2. De werken der Citadel werden meer en meer beschadigd en enkele stukken geschut gedemonteerd, altijd onder een hevig vuur van onze zijde, zoo zelfs, dat het fort Montebello tot zwijgen werd gebracht, hetwelk, ondanks de neutraalverklaring, toch door den vijand was bezet.

Een bom, door het dak van het hospitaal vallende, doodde onderscheidene gekwetsten. Het vivresmagazijn werd in brand geschoten, en daardoor geheel vernield met al wat er zich in bevond. Het kruitmagazijn in de rechterface van bastion n°. 2 sprong in de lucht, waardoor de 12-pondsbatterij op vestingaffuiten, die voor den ingang stond, omgeworpen en als met aarde bedolven werd.

De flottille raakte nu geëngageerd met des vijands batterijen bij Burght. Op boot n°. 11 werd een dertigponds caronnade gedemonteerd en drie man gekwetst.

De moedige matrozen ROOMSMA en HAGENAAR (reeds vroeger met den adelborst VAN DE VELDE geëmployeerd geworden) werden met een klein bootje des avonds naar de Beneden-Schelde gezonden, om de aldaar aangekomen dépêches voor den opperbevelhebber te halen, met uitdrukkelijk bevel, bij onverhoopte gevangeneming, die stukken te vernietigen.

Den 7den December werd er met toenemende kracht gevuurd. Met vrucht werd er nu, om den steeds naderenden vijand afbreuk te doen, van kogelmortieren gebruik gemaakt, en brachten de scherpschutters, van uit de wapenplaats n°. 2 en elders, den vijand veel nadeel toe.

Aan onze zijde bekwam men ook veel schade; het getal gesneuvelden en gekwetsten vermeerderde. Het kruitmagazijn of zoogenaamde bommenhok der courtine tusschen de bastions n°. 1 en 2 sprong door het inslaan van een bom.

De vijand was intusschen genaderd tot in den bedekten weg van de lunette St. Laurent en geraakte aldaar handgemeen met de onzen, bij het doen van een uitval. Een aanval, in dien nacht op die lunette ondernomen, werd afgeslagen. Het ontzettend geweld der bommen vernielde echter hier en daar de blindeeringen, zij sloegen op verscheidene plaatsen door de kasematten heen.

Dien dag werd de kanonneerboot n°. 11, uithoofde van bekomen schade, door boot n°. 7 in de linie vervangen.

Den 8sten December bleef het vuur aan weerszijden immer met hevigheid aanhouden. De vijand richtte het zijne voornamelijk op bastions n°. 1 en 2. Zijne werken gingen dien dag

langzamer voort en vorderden weinig. Het vuur onzer scherpschutters en kogelmortieren voldeed aan de verwachting en verhinderde des vijands nadering. De groote kazerne werd andermaal in brand geschoten en verteerde tot asch. Buiten de palissadeering van ravelijn N°. 2 en 3 tot links in den bedekten weg der lunette St. Laurent doorgedrongen, deden de onzen, door klein geweervuur, veel afbreuk.

De flottille ging dien dag het werken des vijands bij het Melkhuis tegen en onderhield een aanhoudend geschutvuur tegen de batterijen bij Burght. Daarbij sneuvelde één man, één werd zwaar gekwetst en één stuk gedemonteerd.

In overleg met den opperbevelhebber, debarkeerde een detachement van 25 matrozen, om in de citadel zoodanige diensten te verrichten, als de plaatselijke commandant, majoor VOET, noodig zoude oordeelen. Hoofdzakelijk waren zij bestemd om met een bootje de in de buitenwerken en bastions gekwetst geraakte manschappen naar het hospitaal en de hoofdsterkte te transporteeren.

Den 9^{en} December vorderden de werken des vijands al weder onbeduidend — eensdeels tegengegaan door het slechte natte weder en andersdeels door het onzerzijds wèl aangebrachte geschutvuur. De caponnière van St. Laurent werd echter aanmerkelijk beschadigd; terwijl de bommen steeds voortgingen meerdere verwoesting aan te richten, zoo zelfs, dat er bijna niets meer bestond, dat bomvrij te noemen was. Blindeeringen en poternes werden doorgeslagen. Zelfs vielen er verscheidene bommen in de geblindeerde lichtopening der kasemat van CHASSÉ, van welke er één barstte, juist toen de Raad van Verdediging aldaar vergaderd was, zonder echter iemand te kwetsen.

Het hospitaal, onophoudelijk geteisterd, werd meermalen doorschoten, en de toestand van de daarin verpleegd wordende gekwetsten en zieken was bejammerenswaardig. Zelfs begon er weldra ruimte voor de behandeling te ontbreken. KOOPMAN sloeg den generaal daarom voor, eenige gekwetsten naar het Vlaamsche Hoofd te doen overvoeren. Hierin met wezenlijke vreugde toegestemd zijnde, deed hij in den avond door eenige matrozen met barkassen en sloepen van de flottille en vergezeld van twee officieren van gezondheid der Marine een veertigtal vervoerbare gekwetsten naar het Vlaamsche Hoofd overbrengen, en hen daar in ledige huizen zoo goed mogelijk verplegen.

Het was intusschen geen gemakkelijke taak voor de schepelingen. De grond van de Citadel was bijna niet te begaan. Door de vallende en springende bommen was die als omgeploegd. De diepe kuilen waren, bij het natte weder, ware modderpoelen. Daarbij een onophoudelijke regen van bommen en kogels! De brave matrozen vervoerden met een waarlijk bewonderenswaardige kloekmoedigheid en beleid de gekwetsten. Later gebeurde dit bijna dagelijks. Opmerkelijk was het, dat bij

dit werk van menschenliefde, waaraan velen hunner wapenbroeders het leven te danken hadden, niemand hunner door het vijandelijk vuur gekwetst of gedood is. Slechts één officier van gezondheid bekwam op een dier menigvuldige tochten een weinig beduidende wonde.

In den nacht van den 9den op den 10den geraakte de stoomboot „Chassé" driftig en viel door den geweldigen stroom der coupure, op het glacis van het fort Zwijndrecht, overzij. Ten gevolge van het indringende water, door bekomen grondschoten, zonk zij spoedig. Dit was de éénig overgebleven stoomboot en dus het verlies zeer beduidend. De manschappen werden allen, door middel van sloepen, gered.

Den 10den December hield het bombardement met immer stijgende hevigheid aan. Terwijl de verwoesting toenam, naderde echter de vijand weinig.

Des avonds te 5 uren deed een detachement van 60 flankeurs der 10e afdeeling infanterie, 8 korporaals, 4 sergeants en de luitenants DIRKS en NANTZING, onder aanvoering van den kapitein MORRE, een zeer doeltreffenden uitval, waarbij tot in de loopgraaf vóór bastion n°. 2 werd doorgedrongen en de vijand daaruit verdreven. Door de zich bij dat detachement bevindende werkers werden wel 40 M. van zijn werken vernield. Te betreuren was het, dat de moedige officieren MORRE en NANTZING deze zoo wèl uitgevoerde onderneming met hun leven moesten betalen.

De vroeger uitgezonden matrozen ROOMSMA en HAGENAAR keerden denzelfden nacht met de dépêches onder een hevig geweervuur der beide oevers op het Vlaamsche Hoofd terug.

De flottille veranderde andermaal van stelling. De kanonneerbooten N°. 4, 6 en 8 vatten post voor het Vlaamsche Hoofd op de rivier, om met N°. 10, 11 en 24 op de polders binnendijks te zamen een kruisvuur te maken en daardoor de nadering langs den dijk aan de zijde van Austruweel te beletten. De booten N°. 5, 7 en 12 hielden post dwars vóór het fort Burght op de rivier en N°. 1, 3 en 9 binnendijks op dezelfde hoogte. Zij maakten te zamen een kruisvuur aan die zijde om de nadering vanaf het fort Burght te beletten. Om dit fort in beteren staat van verdediging te stellen, werden de 8 pds. kanons van de booten N°. 3 en 9 ontscheept en op dat fort in batterij gesteld, ten einde den dijk, loopende langs het Melkhuis op de Citadel, te bestrijken.

Den 11en December hield het bombardement op dezelfde wijze aan. De vijand vernielde de steenen beer vóór het front N°. 2 en 3 van de Citadel, waardoor het water in de grachten afgetapt werd en bijna geheel wegliep. Slechts langzaam naderden dien dag zijne werken. Onze tirailleurs en steenmortieren brachten veel vernieling te weeg. De bezetting werd echter zwaar geteisterd door vele bommen, die door de blindeeringen en kasematten drongen. Meerdere stukken werden gedemonteerd.

De toestand der soldaten was inderdaad slecht te noemen en

hunne vermoeienissen waren groot. Van dienst komende, vonden zij zelfs in hunne bekrompen verblijven geen rust. Langzamerhand had dit een nadeeligen invloed op hunne moreele gesteldheid. Het slachtvee, in een afschutting in het midden van de Citadel geplaatst, onderging een aanzienlijke vermindering; verscheidene dieren werden door bommen gedood. Het park leverde een afzichtelijk schouwspel op.

Dienzelfden dag werden nog twee 8-ponders van boot n°. 1 ter versterking op het fort Burght in batterij gebracht en een sloep naar de buitenwerken der Citadel gezonden, omdat de aldaar geposteerde ter overvoering van gekwetsten naar de hoofdsterkte, in den grond was geschoten.

Op de Beneden-Schelde werd intusschen op last van den admiraal en chef Prins Frederik 12 December een poging gedaan, om het aanleggen van werken boven Lillo te beletten en zoodoende de gemeenschap open te houden; den vorigen dag hadden de schermutselingen van den „Curaçao" en eenige kanonneerbooten hetzelfde doel beoogd. De S.-b.-n. vereenigde daartoe zijn vlaggeschip „Eurydice" met de „Proserpina" en 6 booten tot voor de Kruisschans; de „Eurydice" opende het vuur omstreeks 10u 's morgens, dat weldra door een aanhoudend houwitservuur van achter den dijk werd beantwoord. Aanvankelijk veroorzaakte dit weinig schade, maar zoodra de vijand was ingeschoten, vielen er in korten tijd 8 granaten a. b. van de „Eurydice", waarvan een in de kuil en de anderen tusschendeks barstten. Een matroos verloor het leven, een officier werd gekwetst en er ontstond brand, dien men echter spoedig bluschte. Het tuig en bovenschip leden ook averij, terwijl men met de lange stukken en caronnades de Fransche, door den dijk gedekte batterij niet anders kon schaden, dan door de kruin van den dijk weg te schieten.

De „Proserpina", door de „Curaçao" opgesleept en tegen den middag een halve kabellengte boven de „Eurydice" geankerd zijnde, had met haar werpgeschut meer uitwerking; terwijl een drietal kanonneerbooten, in de doorbraak bij Lillo gebracht, haar vuur over den Kouwensteinschen dijk op de bedoelde batterij richtten.

Het bleek dat daardoor en door de bommen van de „Proserpina" geworpen, eenige stukken buiten gevecht werden gesteld en eenige manschappen, die men zag wegdragen, gewond waren.

Immers 's vijands vuur verflauwde omstreeks 3 ure aanmerkelijk; maar zijne schoten, alle op het vlaggeschip gericht, troffen bijna zonder uitzondering dien bodem. Reeds was order gegeven, dat de „Eurydice" met den doorkomenden vloed naar Lillo gesleept zoude worden, toen tusschen 3 uren en half vier een der laatste bommen den Schout-bij-nacht, terwijl hij op het halfdek bezig was, orders te geven, het bovengedeelte van het hoofd wegnam. Zoo eindigde de man, die, als bevelhebber der maritieme middelen onder generaal de Kock, bij de tweede en gelukte expeditie tegen Palembang in 1821 zijne lauweren verdiend had.

In dien namiddag geraakten drie der kanonneerbooten onder den luit. ter zee 1e kl. VAN DER PLAAT boven de Kruisschans geposteerd, nadat zij de werkers beneden de Perel hadden verdreven, in gevecht met eenige honderden Fransche infanteristen, die een levendig geweervuur op de booten openden, maar daarmede weinig uitrichtten en door eenige kartetsschoten verdreven werden.

De kapitein-luitenant HEUTZ, eerste officier op de „Eurydice", liet dit fregat tegen den avond buiten het bereik van het vijandelijk vuur sleepen, terwijl de „Proserpina" zich hooger op liet drijven en met de 6 booten even boven de Kruisschans postvatte. De „Komeet", wier batterij te laag geplaatst was, om met eenig nut over de dijken te vuren, bleef liggen tusschen Liefkenshoek en Doel, terwijl de „Medusa" met twee booten het fort Frederik Hendrik bleven bewaken. Behalve de vermelde verliezen werden nog 4 matrozen buiten gevecht gesteld.

De 12de December kenmerkte zich ook op de Citadel door een hevig bombardement; de vijand naderde meer en meer de buitenwerken.

Ingevolge overeenkomst met den opperbevelhebber formeerde KOOPMAN dien dag een detachement van 180 uitgezochte schepelingen, die op het eerste opontbod gereed moesten zijn om onder zijn bevel bij een eventueelen stormaanval met geweren gewapend, het couronnement der bres te bezetten.

Andermaal werden 23 gekwetsten naar het Vlaamsche Hoofd overgebracht.

Den 13den December lieten wij ons wat het vuren aangaat ook niet onbetuigd. Des vijands werken tegen de lunette St. Laurent waren zeer gevorderd en men bemerkte dat hij met een vlot in de gracht was geweest. De verwoesting van de Citadel nam schrikbarend toe; zij was reeds genoegzaam in een puinhoop veranderd. De keukens der soldaten waren bijna alle vernield, waardoor de van vermoeienis uitgeputte bezetting zelfs de in dit jaargetijde zoo noodige verkwikking van warme spijzen bijna geheel moest missen.

Bastions n°. 1 en 2 waren nagenoeg niet meer te bereiken. Gestadig werden er, vooral op laatstgemeld punt, stukken gedemonteerd, waartegen niet dan met verbazende moeite andere in batterij konden gebracht of de onbruikbare hersteld worden. De verdediging der lunette St. Laurent, welke de vijand reeds vóór lang had kunnen meester worden, getuigde nog steeds van den goeden en moedigen geest der bezetting.

Des avonds werden wederom 15 gekwetsten naar het Vlaamsche Hoofd vervoerd. Deze transporten werden gaandeweg al moeilijker en gevaarvoller. Maar de behoefte daaraan was, door het ineenschieten van bijna alles wat stond, ook steeds klimmender.

KOOPMAN had met vrienden te Antwerpen een postduivendienst georganiseerd, waardoor hij geregeld, ook tijdens het felst van het bombardement, berichten bekwam van 's vijands vorderingen, toestand en verliezen. Door middel hiervan werd hij

onderricht, dat de vijand dien nacht een ernstigen aanval op de lunette St. Laurent ging ondernemen; de correspondent had met eigen oogen 50 ladders daartoe in 's vijands loopgraven waargenomen.

Zoo spoedig doenlijk werd de Raad van Verdediging daarvan onderricht. Werkelijk viel omstreeks 9 u. de vijand met woede op de lunette aan, doch werd door de onzen met kracht afgewezen. Onze manschappen werden echter den ganschen nacht beziggehouden.

Den volgenden ochtend te 5 u. met nieuwe versterking opkomende, terwijl het buitenwerk op twee plaatsen, ten gevolge van een heimelijke ondermijning, verwoest was geworden, drong hij met groote overmacht door de ontstane verzakkingen en bleef in het bezit van de halve maan. Een officier en 60 man vielen daarbij in 's vijands handen.

Den 14[en] Dec. was het vuur wel minder hevig, doch de vijand reeds gevorderd tot op de kruin van het glacis, tegenover bastion N°. 2. Wederom werden des avonds 20 gekwetsten en zieken naar het Vlaamsche Hoofd overgevoerd. Reeds sedert vele dagen was veel beweging onder den aangroeienden vijand op den dijk bij Pijp Tabak en het fort St. Marie opgemerkt. Van die zijde werd een aanval verwacht, waarom KOOPMAN met de troepen bij de mijn naar de zijde van Austruweel bivaqueerde, ten einde tot verdediging dadelijk bij de hand te zijn.

Den 15[en] Dec. was het vuur allerhevigst. De wacht aan de palissadeering achter de lunette St. Laurent hield zich aldaar tot half twaalf staande, doch was genoodzaakt door het hevige vuur en het werpen van granaten, op last van den Hoofdofficier van dienst [1]) in de wapenplaats van bastion N°. 3 terug te trekken. De saillant van bastion N°. 2 werd nauwkeurig onderzocht, een gevreesde ondermijning echter niet waargenomen. Op dien dag werd de lijn der groote vlag op de Kat (of berg) afgeschoten en viel deze omlaag. Dadelijk was een der matrozen, die in de Citadel dienst deden, ROBERT gereed om dit te herstellen. Onder een hagelbui van kogels van de vijandelijke scherpschutters klauterde hij onmiddellijk tegen den vlaggestok op, schoor zeer bedaard de lijn weder door en heesch de vlag in top.

Den 16[en] Dec. bleef het vuur des vijands met dezelfde ver-

---

1) Elk etmaal stonden onder diens bevel 4 kapiteins, 11 luitenants, ruim 20 sergeants, ruim 30 korporaals, 6 tamboers of hoornblazers en 700 à 800 soldaten.

Het geheele garnizoen bestond uit: pl.m. 4000 man infanterie, n.l. 5 bataljons benevens 2 compagnieën, die den dienst deden van handlangers bij het geschut; artillerie pl.m. 450 man; genie 25 man, totaal 145 officieren, 4440 onderofficieren en manschappen, benevens 36 paarden. De bemanning van de flottille bedroeg ongeveer 350 koppen met 30 officieren.

Het bezettingsleger telde 66450 man en 14300 paarden; 72 veldstukken en een belegeringstrein van 80 stuks; hiervan namen aan de belegering van de Citadel deel 16000 man, zonder de mineurs en sappeurs, als dekking daarvan 29000 man, zonder belegeringstrein en park daaronder te rekenen; in reserve bleven circa 13800 man.

schrikkelijkheid aanhouden. Des vijands loopgraven waren de sterkte zooverre genaderd, dat de onzen steeds aan een regen van geweerkogels blootgesteld waren. Menigeen, die begeerig was, 's vijands werken te bespieden, moest zulks met zijn leven betalen. Onze flanken van bastions N°. 1 en 3, die dienden aan onze zijde om de bres te dekken, nog in bruikbaren staat verkeerende, beletten den spoedigen vooruitgang en het aanleggen van 's vijands bresbatterijen.

Het mocht intusschen weder gelukken 21 gekwetsten ter verpleging naar het Vlaamsche Hoofd te doen overvoeren.

Den 17en Dec. kenmerkte het vuur zich door een woede, die van vorige dagen te boven gaande. Omstreeks 8 uren opende de vijand dit uit 2 demonteerbatterijen, terwijl de projectielen uit Painhans geschut in grooten getale neervielen. Ook gelukte het den vijand den bedekten weg der linkerface van de ravelijn-hulppoort te naderen.

Dewijl men aan granaten gebrek had, werden er 100 van het fort Burght naar de Citadel overgebracht. Des avonds werden 10 gekwetsten naar het Vlaamsche Hoofd overgevoerd.

Den 18en behield het vuur de hevigheid van den vorigen dag weder, onderscheiden stukken werden gedemonteerd. Aan 's vijands werken (in den nacht aanmerkelijk geavanceerd) deed men zooveel mogelijk met kracht afbreuk.

Onder zulk een ontzettend bombardement werd de toestand der bezetting voortdurend betreurenswaardiger. Met schrik zag men ieder oogenblik te gemoet, dat het hospitaal voor het gewicht der menigvuldige daarop vallende bommen zoude bezwijken. Het overgroot aantal ongelukkigen, daarin verpleegd, zoude verpletterd zijn geworden. De buitenmuur van het groote kruitmagazijn was geheel, en de overige gebouwen voor een groot deel, ingestort. De plaatsen, die men vroeger bomvrij achtte, waren zulks thans niet meer, en de troepen in nauwe poternes en gangen opeengedrongen, vonden nauwelijks een zitplaats, veel minder ruimte tot liggen. Aan het gereedmaken van gekookte spijzen viel niet meer te denken. Zelfs drinkwater was er bijna niet meer te bekomen, daar ook de waterputten ingestort waren. Toch bleef de moed en ook de buitengewone onderworpenheid bewonderenswaardig.

In den nacht van 18 op 19 December werd met het beste gevolg de aanval des vijands op de ravelijn-hulppoort afgeweerd. Daartoe had hij een dam in de ravelijngracht gelegd.

Den 19en December had weder hetzelfde vreeselijke bombardement plaats. Ofschoon de vijand weinig met zijne bres- en contrabatterijen vorderde, en de laatstgemelde door onze flanken aanmerkelijk beschadigd werden, nam zijn geweervuur steeds toe. Een 24-ponder op bastion N°. 2 gedemonteerd wordende, beroofde dit punt van zijn voornaamste kracht — een verlies, dat niet meer te herstellen was. Het kruitmagazijn der linkerface van bastion N°. 5 sprong, tengevolge eener ingeslagen bom. Niet zonder onnoemelijk veel bezwaren werden des

avonds door de schepelingen 450 granaten van de kanonneerbooten naar de Citadel vervoerd, ten einde voor de steenmortieren te dienen. Inmiddels werd door middel van de duivenpost uit Antwerpen het bericht ontvangen, dat de kanonneerbrikken van de Belgen pogingen zouden doen, om tot vóór fort St. Philippe door te dringen, daarom sloot de kanonneerboot N°. 8 aan de bovenlinie aan, ten einde de uitvoering van dat voornemen te beter te keer te gaan. Tevens kwam het bericht, dat het aanhoudend natte en vochtige weder de belegeraars tot moedeloosheid deed vervallen en deze meer en meer toenam door het groote aantal gesneuvelden en gekwetsten. 1)

De „Journal d'Anvers" gaf een volledig verslag van den voortgang des vijands en meldde tevens dat de Belgische regeering aan de Franschen een monstermortier had bezorgd van 60 cM. kaliber, wegende zonder affuit 7521 K.G. en waaruit bommen van 530 K.G. gewicht werden geworpen.

De cathedraal van Antwerpen deed voor nieuwsgierigen en spionnen voortdurend dienst als uitkijktoren.

Nogmaals werd in den daaropvolgenden nacht door het welgerichte vuur van de Citadel op de ravelijngracht des vijands nadering op de ravelijn-hulppoort verhinderd.

Den 20en Dec. steeg 's vijands vuur tot een verbazende hoogte. IJverig was hij werkzaam aan het couronnement van den bedekten weg tegenover bastion N°. 2, ter verhooging voor den aanleg der bresbatterijen.

Om dezelfde reden als N°. 8 sloot N°. 10 nog bij de bovenlinie aan. Deze geraakte daarop met de batterijen bij Burght geëngageerd, bij welke gelegenheid op boot N°. 12 de boegspriet afgeschoten, een caronnade gedemonteerd en twee man gekwetst werden.

Met zeer veel moeite en gevaar en onder een regen van kogels en bommen werden dien dag weder 42 gekwetsten en zieken naar het Vlaamsche Hoofd overgebracht. Het reeds vrij aanzienlijk getal der daar verpleegde manschappen vermeerderde nu dermate, dat men genoodzaakt was, daartoe in de meeste burgerwoningen plaats te doen inruimen. De gebrek lijdende burgerij deed men bij wijze van tegemoetkoming eenige scheepsvictualie verstrekken. De officieren van gezondheid, zoo der zee- als der landmacht, zoowel op de Citadel als op het Vlaamsche Hoofd, betoonden steeds een voorbeeldeloos onvermoeide zorg aan de lijders. De steeds klimmende rampen des oorlogs sloten allen nauwer aan elkander.

In den morgen van den 21en Dec. opende de vijand het vuur uit de bresbatterij op de linkerface van bastion N°. 2 met 5 geblindeerde schietgaten. Hij ageerde met een demonteer-

1) Bij het einde van den strijd bedroeg het verlies van den vijand 108 dooden en 695 gewonden, tegen resp. 89 en 307 in de Citadel. Onder deze getallen zijn de later overledenen niet begrepen. Het aantal zieken van den eersten beliep 1016 man.

batterij van 6 schietgaten tegen de rechterflank van bastion N°. 2, terwijl tegelijkertijd een steenmortierbatterij van vijf stukken uit die bresbatterij aanhoudend op bastion No. 2 bleef werpen. Door een en ander gevoegd bij het vuur van het fort Montebello en de contregarde van de esplanade, werd de genoemde linkerface aanmerkelijk beschadigd.

De vijand, tegen den avond niet verder met de bresbatterijen voort kunnende gaan, hervatte weder met hevigheid het bombardement. Thans vielen er 9 bommen uit den monstermortier, gelukkig op plaatsen, waar zij minder gevaarlijk waren. Was er een op het groote kruitmagazijn neergekomen, waarvan het verwulf in zeer geteisterden toestand verkeerde, dan zoude er onvermijdelijk een uitbarsting gevolgd zijn.

De flottille geraakte dien dag weder handgemeen met de batterijen bij Burght, waarbij op boot N°. 5 één matroos sneuvelde, twee manschappen gekwetst werden en een stuk gedemonteerd werd. Uit dien hoofde zakte met de ebbe de bovenlinie tot beneden de coupure af en vatte boot N°. 8 beneden het Vlaamsche Hoofd post.

Des avonds werd de bij vernieuwing beproefde aanval op de ravelijn-hulppoort weder moedig afgeslagen.

Weder werden 21 gekwetsten door de schepelingen naar het Vlaamsche Hoofd overgevoerd.

Den 22en Dec. werd alles op denzelfden voet voortgezet. Dien dag raakte de kolonel DE GUMOËNS gewond, die later daaraan overleed; deze dappere Zwitser had op eigen verzoek het beleg medegemaakt.

Met rasse schreden naderde het oogenblik, waarop de verdediging van de Citadel een einde zoude nemen. Reeds was de vijand zoover gevorderd, dat zijne bresbatterijen de zoo lang gespaarde muren deden afbrokkelen en zich langzamerhand eene bres vormde.

Naar den aard der zaak moest het einde der verdediging plaats hebben, hetzij bij wijze van capitulatie, hetzij door middel van een gewaagden storm en opgevolgde vermeestering van de sterkte. In beide gevallen wilde KOOPMAN ten aanzien van de hem toevertrouwde zeemacht zoodanige voorschriften vaststellen, als hij vermeende, dat in het welbegrepen belang des vaderlands en te zijner eigen verantwoording noodzakelijk waren.

Een capitulatie — een overgave van de nog gave scheepsmacht, zonder voorafgaande verdediging der vaartuigen tot het uiterste — zoude in strijd zijn met art. 80 van het Crim. Wetboek voor het krijgsvolk te water: „Elk commandeerend officier, die, door 's vijands overmacht genoodzaakt zijnde, tot behoud der manschappen zijn schip met de equipage te verlaten, van boord gaat, vóórdat hij alle mogelijke pogingen heeft aangewend, om te beletten, dat het schip in bruikbaren staat, in 's vijands handen gerake, zal worden gecasseerd en infaam verklaard".

Bovendien hadden alle officieren, commandanten der schepen, elkander beloofd, hunne bodems niet over te geven, maar liever die zelf in de lucht te doen vliegen.

Reeds was, bij het oprukken van het Fransche Noorderleger, een aanzienlijk detachement Fransche matrozen te Antwerpen aangekomen. Het was blijkbaar bestemd om onze vaartuigen te bemannen, zoodra die in 's vijands handen zouden zijn gevallen. Het was te verwachten, dat onze kanonneerbooten met haar zwaar geschut onmiddellijk tegen Lillo en Liefkenshoek zouden gericht worden, en aan die forten hechtte de Koning groote waarde.

Uit dien hoofde vaardigde Koopman aan de commandeerende officieren schriftelijke bevelen uit en zond daarvan afschriften aan den Directeur-generaal voor de Marine s.-b.-n. Wolterbeek, inhoudende: „dat in het uiterste oogenblik, zoodra hij daartoe order gaf, een gedeelte der vaartuigen zoude retireeren langs Lillo en dat zij het andere gedeelte (dat door hare positie op de inundatie daarvoor niet in aanmerking kon komen) zouden verbranden en het geschut vernagelen." Aan de commandanten der ter afzeiling bestemde booten beval hij, indien deze onderueming niet gelukken mocht of kon, na vernageling der stukken en met behoud der manschappen, hunne vaartuigen op stroom in den grond te kappen.

Des avonds verborg hij onder den grond alle journalen, kopieboeken en aanteekeningen in een verzegelde trommel, die vele maanden later weder opgegraven werd.

Des nachts waren tot ieders verbazing de beide genoemde matrozen Roomsma en Hagenaar, vergezeld van den adelborst Hoek, met hun klein bootje van Lillo teruggekeerd, overbrengende depêches voor den opperbevelhebber.

In den avond van den 22sten December werd in den Raad van Verdediging door den opperbevelhebber voorgedragen, dat voor de bezetting het oogenblik naderde, om met eere op het einde der verdediging bedacht te zijn. In die vergadering werd door Koopman voorgesteld, om in antwoord op de opeisching door den maarschalk Gérard, bij den aanvang des belegs gedaan, eenvoudig te verklaren, dat wij bereid waren, de Citadel te verlaten en die aan hem over te geven.

De meerderheid van den Raad kon zich daarmede niet vereenigen, maar besloot tot het aangaan der gewone onderhandeling.

Van de voorwaarden volgen hier de voor dit overzicht meest belangrijke artikelen.

Art. 1. Le Général d'Infanterie, Baron Chassé, livrera à M. le Maréchal Gérard la citadelle d'Anvers, la position de la tête de Flandre, les forts Burght, Zwijndrecht et Austruweel dans leur état actuel, avec les bouches à feu, muniton de guerre et de bouche, à la réserve des objets, mentionnés ci-après.

Art. 2. La garnison sortira avec tous les honneurs de la guerre, emportant les armes, les bagages, voitures, chevaux et autres objets appartenant aux corps et aux individus de la garnison et des vivres de route.

Art. 4. La garnison restera dans la citadelle et la position

de la tête de Flandres, 3 fois 24 heures après la signature de la présente capitulation.

Art. 7. L'escadre de douze canonnières descendra librement la rivière, emportant avec elle les trois bâtimens particuliers de transport dans son service.

Den volgenden dag werden de majoors SEELIG en VAN DER WIJCK met de gewichtige commissie belast, deze voorwaarden den vijand aan te bieden.

Zoodra deze in het hoofdkwartier van den Franschen maarschalk waren aangekomen, kondigde de staking van het vuur den aanvang der onderhandelingen aan. Het was voor allen een onbegrijpelijk vreemde gewaarwording, na 3 weken niet anders gehoord te hebben dan het knallen van het geschut.

Eerst omstreeks 5 uur ging het bepaalde sein op, dat KOOPMAN's tegenwoordigheid in de Citadel werd vereischt. De overtocht eischte een geruimen tijd, doordat de eb op het felst afstroomende, dezen aanmerkelijk vertraagde. Eindelijk de Citadel bereikende en de kasemat des opperbevelhebbers binnentredende, ontwaarde hij aan den ingang van diens vertrek twee Fransche hoofdofficieren, die aldaar het antwoord van den generaal CHASSÉ inwachtten.

De voorzitter van den Raad gaf hem in der haast te kennen, dat de maarschalk met onze voorwaarden geen genoegen nemende, andere had voorgeslagen, waarin overgave van alle verdedigingsmiddelen in den huidigen toestand geëischt werd, en daarvoor slechts eenige uren toestond. Niettemin begeerde KOOPMAN voorlezing daarvan en weigerde het tweede artikel aan te nemen:

„La garnison sortira avec les honneurs de la guerre, déposera les armes sur le glacis et sera prisonnière de guerre.

Toutefois, M. le maréchal GÉRARD s'engage à la faire reconduire à la frontière de Hollande, où les armes lui seront rendues aussitôt que S. M. le Roi de Hollande aura ordonné la remise des forts de Lillo et Liefkenshoek. A cet effet M. le maréchal GÉRARD enverra sans retard un officier à la Haye et permettra à M. le général CHASSÉ d'envoyer un de son côté, s'il le juge convenable".

Hij beweerde, dat men bij een totale nederlaag geen drukkender voorwaarden konde voorschrijven en gaf voorts eenige middelen aan de hand, om voordeeliger voorwaarden te bedingen, b.v. door het afwachten en afslaan van een storm.

Na heftige discussie in den Raad drong hij er bij den opperbevelhebber op aan, om, met het oog op bovengemeld art. 80 van het Crimineel Wetboek van het krijgsvolk te water, hem als commandant van de scheepsmacht *onder zijne bevelen* te ontheffen, waardoor zijn superieur van de verantwoordelijkheid dienaangaande ontslagen was. Na lang aarzelen werd in dien zin besloten en aan de gestelde voorwaarden een additioneel artikel toegevoegd, luidende:

„La flottille de douze canonnières stationnée devant Anvers, sous les ordres de M. le Colonel KOOPMAN, n'est pas comprise dans la présente capitulation."

De capitulatie, zooals zij dan nu door den generaal CHASSÉ met den maarschalk GÉRARD getroffen was, werd aan 's Konings goedkeuring onderworpen. De 1e luit.-adj. HESHUSIUS werd daartoe over land met een Fransch hoofdofficier naar het Vaderland afgezonden.

KOOPMAN, aan zich zelven nu overgelaten zijnde, roeide naar de bovenlinie der kanonneerbooten, en riep aldaar de bevelvoerende officieren bijeen, om hun gevoelen over het afstevenen aan de zijne te toetsen. Ofschoon het ebtij te ver verloopen was, om bij de heerschende windstilte de vaartuigen langs de geheele linie der gewapende batterijen, tot voorbij de Parel en St. Marie te brengen, vroeg hij den commandeerenden officieren of zij mogelijkheid zagen, om den doortocht te beproeven, doch hen altijd verantwoordelijk stellende voor de vernieling der vaartuigen, als zij niet in hun voornemen slaagden.

Het meerendeel scheen een dergelijke onderneming te willen wagen. Hij gaf sein onder zeil te gaan en roeide zelf naar de op de polders gestationneerde booten toe, om ook deze orders te geven.

De boot nº. 8, het noordelijkst gelegen, raakte het eerst onder zeil. Zij had het geweervuur der Fransche en Belgische soldaten op de beide oevers en het kanonvuur van Pijp Tabak te verduren, maar dreef toch nog met de flauwe koelte tot nabij St. Marie, raakte hier aan den grond, vernagelde de stukken en gaf zich over, daardoor niet geheel overeenkomstig zijne instructie handelende.

De commandant, de luit. ter zee 1e kl. MEESMAN, werd met zijn equipage krijgsgevangen gemaakt en bij hunne overbrenging naar Antwerpen door het gepeupel mishandeld, waarbij drie man door steenworpen wonden bekwamen.

De andere booten, hooger gestationneerd, kwamen langzamer af, door de flauwe koelte en de slappe ebbe tot nabij het Vlaamsche Hoofd. Twee dezer dreven ten gevolge van windstilte tegen de kade der stad.

Daar nu de volstrekte onmogelijkheid was gebleken om de flottille te behouden door verzeiling, schoot er niet anders over, dan ze door vernieling aan 's vijands macht te ontrukken, maar was er ook geen oogenblik te verliezen. Onder een hevig geweervuur roeide KOOPMAN naar de booten en gaf den commandeerenden officieren bevel te ankeren, waar zij zich bevonden; voorts om onmiddellijk tot het in den grond kappen over te gaan en met hun equipage per sloep naar het Vlaamsche Hoofd te retireeren. Hij begaf zich vervolgens naar de op den polder zich bevindende booten en deed deze na vernageling van het geschut, de vernieling der andere wapenen en het overboord werpen van het kruit, in brand steken. 's Lands vaartuig „de Kleine Mercuur" had hij reeds vroeger doen zinken.

De vijand trachtte door onophoudelijk geweervuur deze ver-

nieling te beletten; zonder dit te beantwoorden werd ze voltooid, echter niet zonder dat door onvoorzichtigheid de commandant van boot n°. 9 en een matroos hevige brandwonden bekwamen en een andere matroos daaraan overleed. De officieren en manschappen, alle vlaggen en wimpels met zich voerende, retireerden naar het Vlaamsche Hoofd, waar ze deze plechtig verbrandden. Geen stukje vlaggedoek viel den vijand in handen.

Op den dag dat het smaldeel voor Antwerpen vernield werd, ondernam het eskader op de Schelde onder kapt. ter zee LUCAS tot vervanger van den s.b.n. LEWE VAN ADUARD benoemd, een aanval op den vijand, vermoedelijk met het doel dien een afleiding te bezorgen. Hij verzamelde de „Eurydice", de „Komeet", de „Proserpina", 6 kanonnen en 2 roeibooten op de hoogte van Doel; een paar roei-kanonneerbooten werden bij de keerkade der overstrooming van Liefkenshoek geplaatst, 4 kanonneerbooten stevenden naar de Perel en de „Medusa" zoude de Kruisschans met haar mortieren onder vuur nemen. De stoombooten en eenige barkassen kwamen met een bataljon onder majoor BOELEN van Bath, omstreeks 9u 's morgens, bij Liefkenshoek aan, van waaruit de luit.-kol. BAKE een uitval zoude laten doen, terwijl 50 matrozen en mariniers van de „Eurydice" aan den dijk landden. Onder het vuur van dit schip had die divisie met de afdeeling uit Liefkenshoek eenig succes, maar door het te vroegtijdig aanvallen, het landen van het marschbataljon op een ongeschikte plaats en het onmiddellijk buiten gevecht stellen van den majoor BOELEN met zijn adjudant, waardoor dit bataljon in het gezicht van den overmachtigen vijand niet meer vooruit te krijgen was, leed de geheele expeditie échec, ondanks de pogingen van den kapt. ter zee LUCAS, die met zijn adjudant onmiddellijk aan land ging. De terugtocht van de troepen naar Liefkenshoek had onder een aanhoudend vuur plaats, zoodat deze geheel mislukte onderneming ons op een totaal verlies van 100 man te staan kwam. Na gehouden beraadslaging tusschen de verschillende bevelhebbers besloot men het bataljon naar Bath terug te doen brengen, wat tegen zonsondergang plaats had.

Deze weinig eer verschaffende aanval was vooreerst door de dagbladen bekend gemaakt, het vervoer der troepen geschiedde bij daglicht, terwijl daarenboven op de leiding veel aan te merken viel.

De luitenant HESHUSIUS keerde terug met het bericht, dat de Koning KOOPMAN's handelwijze had goedgekeurd. Ware de ontruiming van de forten Lillo en Liefkenshoek toegestaan, dan was de vernieling van de flottille nutteloos geweest.

Maar het gevolg van de weigering was: geen vrije aftocht voor het garnizoen, geen vrije aftocht voor de scheepsmacht. In den nacht van 23 op 24 December werd nu op de citadel Hollands banier, die daar zoo lang en met zooveel eere had gewapperd, op order van generaal CHASSÉ neêrgehaald. Des morgens om 8 uren namen de Fransche troepen, onder bevel van generaal RULHIÈRES, van de Hoofdpoort en het vóórliggend rave lijn bezit. Omstreeks 1 uur brachten de maarschalk GÉRAR

en de beide Fransche prinsen, die het beleg hadden bijgewoond, den generaal CHASSÉ een bezoek.

De zwaar gekwetsten werden uit de Citadel naar Antwerpen overgebracht en door het gepeupel aldaar met steenen en slijk begroet. Het kostte den Franschen geleiders zeer veel moeite, verdere wandaden te voorkomen.

Na gewapend appèl gehouden te hebben, marcheerde de bezetting des namiddags te 4u uit de Waterpoort over de werf, naar de zijde van Kiel, alwaar een gedeelte van het Fransche leger zich onder de wapenen bevond. Na daarlangs gedefileerd te hebben, legde de bezetting de wapenen neer.

Na deze plechtigheid keerde zij naar de citadel terug. De officieren mochten hun degen behouden.

KOOPMAN bleef voorloopig op het Vlaamsche Hoofd.

Den 23en December kwamen de Franschen ook van deze plaats en onderhoorige forten bezit nemen en wat de landmacht aangaat, werd op dezelfde wijze als boven omschreven gehandeld. De zieken en gekwetsten deed hij per vaartuig naar Bergen op Zoom vervoeren. Bij het afsteken werd door alle officieren en matrozen van hen een hartelijk afscheid genomen. Met ontbloote hoofden werd het Volkslied aangeheven, eerbiedig door de Franschen aangehoord.

Eerst 26 December kwamen twee hoofdofficieren op het Vlaamsche Hoofd om de zeeofficieren te ontwapenen en met de schepelingen naar de Citadel over te brengen. Hier kregen de officieren echter hun degen terug. KOOPMAN had men dien niet ontnomen, hij alleen werd als krijgsgevangene naar het hoofdkwartier gebracht. Hij nam een allerhartelijkst afscheid van zijne officieren, maar hoewel allen hun beminden chef wilden volgen, werd dit slechts aan den luit. t/z. 2e kl. BRUINING toegestaan. Na de behartiging van de belangen der ondergeschikten aan de luitenants ter zee 1e kl. te hebben opgedragen, vertrok hij met de beide hoofdofficieren tot aan den oever uitgeleide gedaan door allen, ook door de inwonende burgers van het Vlaamsche Hoofd.

Den nacht brachten zij door in de Hoofdwacht van de Citadel, welke post door generaal RULHIÈRES bezet was, die hem onder geleide van een compagnie flankeurs naar het Hoofdkwartier te Berchem liet brengen. Dit escorte was niet overbodig, om hem tegen de woede van het Antwerpsche volk te beschermen, dat hem een kwaad hart toedroeg, wegens het bombardement van de vloot voor Antwerpen in Oct. '30.

Te Berchem aangekomen werd KOOPMAN onmiddellijk voor den maarschalk GÉRARD gebracht. Op diens gelaat stond wrevel te lezen over het feit, dat de flottille hem ontgaan was. Zonder hem toe te spreken, gaf hij op barschen toon last hem naar den Chef van den generalen staf, generaal ST. CYR NUGUES te brengen. Deze vroeg hem zijn naam enz. en daarna, met welk recht hij de bodems had vernietigd, daar zijn superieur, de generaal CHASSÉ, had gecapituleerd. Hij legde hem daarop uit, dat

hij op dat oogenblik niet meer onder diens bevelen stond waarop de bedoelde generaal erkende, dat hij als een man van eer en karakter had gehandeld. Dit was voor hem voldoende satisfactie.

Op last van den maarschalk moest hij zijn degen overgeven. Onder hetzelfde geleide, waarmede hij gekomen was, werd hij nu naar een buitenpost onder den generaal RULHIÈRES vervoerd, waar hij den nacht in een ellendig vertrek zonder vuur en op stroo moest doorbrengen. Men hield hem streng au secret.

Zelfs moest op order van den maarschalk de luit. ter zee BRUINING naar het Vlaamsche Hoofd terug.

Daar verzochten de officieren, of althans een adelborst met hun chef de gevangenis mocht deelen, en na lang aanhouden, werd dit toegestaan. De adelborst VAN DE VELDE kwam in het holst van den nacht bij hem aan.

KOOPMAN werd vergund een open rapport aan den generaal CHASSÉ te zenden, die daarop alles in het werk stelde om verbetering in zijn positie te bekomen. De maarschalk stond toe, dat hij weder in het bezit van zijn degen gesteld en den 30sten December in een rijtuig onder geleide van twee Fransche hoofdofficieren naar de Citadel gebracht werd; juist op het oogenblik, dat hij daar aankwam, vingen de krijgsgevangenen den marsch naar Frankrijk aan. Bij de schepelingen aangekomen, die de achterhoede vormden, werd KOOPMAN met daverend gejuich ontvangen, hetwelk een diepen indruk maakte op de Fransche officieren.

Hij vervoegde zich bij CHASSÉ en zijn staf, die hem recht hartelijk ontvingen. De generaal had den Maarschalk te kennen gegeven, dat hij niet zonder KOOPMAN de sterkte zoude verlaten.

Buiten de Citadel stond een gedeelte van het vijandelijke leger met een talrijken staf geschaard. Toen de generaal CHASSÉ met zijn officieren zich vertoonde, ontblootten zij het hoofd tot deze waren voorbijgetrokken.

De tocht werd te voet afgelegd tot aan de rivier over het dorp Burght, waar zij met een pont overgezet werden. Onder bedekking van een eskadron cavallerie vervolgde men den weg in rijtuigen tot aan St. Nicolaas. Hier verliet echter KOOPMAN zijn rijtuig, om den tocht verder te voet mede te doen, aan het hoofd van zijne trouwe schepelingen. Zijn bagage hinderde hem niet; de Fransche soldaten hadden zijn woning aan het Vlaamsche Hoofd in den tusschentijd leeg geplunderd. Zoo werd de reis gemaakt tusschen twee gelederen van den vijand over Sevenecken, Deinse, Kortrijk, Yperen, Popperinghen, Cassel, St. Omer naar Aire, de verblijfplaats voor de Marine aangewezen, waar men eerst 7 Januari arriveerde. Daaronder waren dagreizen van 9 uren gaans. De manschappen leden zéér veel. Des nachts in kerken opgesloten, belette de koude hun het genot van een verkwikkende rust, terwijl het voedsel, dat zij

door tusschenkomst van de Franschen bekwamen, ontoereikend was. Velen bezweken later ten gevolge van ziekten, op dien tocht opgedaan. Zelfs de officieren moesten op stroo slapen, en zich levensmiddelen tegen grof geld aanschaffen. Bovendien hadden zij beleedigingen te verduren van het gemeen. Toch werd, ondanks alle ellende, hierop geantwoord door het luide zingen der volksliederen.

Te Aire deed Koopman verslag aan den Directeur-generaal voor de Marine en kreeg ten antwoord, dat zijn gehouden gedrag door den Koning volkomen werd goedgekeurd.

De „Commissie van erkentenis voor de Strijders op de Citadel van Antwerpen en de Schelde" stelde hem door het toezenden van belangrijke bijdragen in staat, om den schepelingen het verblijf in krijgsgevangenschap zeer dragelijk te maken. Bovendien was de commandant van Aire een rechtschapen man, die alles deed wat tot veraangenaming van hun leven kon strekken. De officieren daar tegenwoordig waren: de luits. ter zee 1e kl. Allewaert, Schröder, Meesman en Baars, luits. ter zee 2e kl. Bruining, von Römer, Wipff, van Ouwenaller, Pieterse, Zillesen, Jhr. van Rappard, Jhr. Gevers, Molière en Van de Velde; de adelborsten Hoek, de Geep, Tollius Benet, van Druten, de Gelder en Fuchs; de schrijvers en victualiemeesters Köhler en Kempe.

Door de officieren werd geregeld wacht gedaan, maar overigens stond men hun allerlei vrijheden toe; zelfs kreeg hun aller chef een vleiend schrijven van den Franschen Minister van Marine, waarbij hem een pas werd aangeboden, ten einde binnenlandsche reisjes te kunnen ondernemen.

Eerst in Juni '33, dus na 5 maanden, kwam de heuchelijke tijding der verlossing. Den 7en van die maand kon Koopman zich aan het hoofd van zijn ondergeschikten stellen, om de reis naar het Vaderland te aanvaarden. Te Duinkerken werden zij ingescheept op het Fransche fregat „Flora" (capitaine de frégate Quesnel) en den 16en bereikten zij Vlissingen.

In het Vaderland ontving men hen met de meest ongeveinsde blijken van belangstelling. Koopman had sinds het najaar '28 zijn betrekkingen niet ontmoet, toen hij als kapt.-luit. ter zee commandant van de „Komeet" naar O. I. vertrokken was.

Door Koning Willem I en hoogstdeszelfs gezin werd hij op buitengewoon heusche wijze verwelkomd en daarmede een bewijs te meer geleverd van 's Konings hooge ingenomenheid met de verrichtingen van de zeemacht op de Schelde, die bovendien bleek uit zijne benoeming tot commandeur der Mil. Will.-Orde, tegelijk met de opname van vele zijner officieren, onderofficieren en minderen in een der beide Nederlandsche orden, terwijl er bovendien een aantal eervol vermeld werden.

De natie liet zich evenmin in huldeblijken onbetuigd. Koopman ontving een eeredegen van de Amsterdamsche burgerij, terwijl behalve het Metalen Kruis en de Citadel-medaille, door de

„Commissie van erkentenis" aan allen nog gedenkpennin
waarop elks naam gegraveerd was, ter herinnering aan he
leg werden uitgereikt.

F. E. MULERT.

OFFICIEELE BEZOEKEN AAN WAL IN DE KOLONIËI BIJ AANKOMST.

In de „Oefeningstocht Hr. Ms. „Zeeland", jaargang 18
1900, lezen we op blz. 102: „Nadat 's middags de Officier
„piket officieel kennis had gegeven van de aankomst van
„Ms. „Zeeland", aan den gezaghebber van „Aruba", kw
„namens dezen de griffier van het kantongerecht den Comm
„dant bedanken voor die mededeeling. Hierop ging de C
„mandant naar den wal een officieel bezoek afleggen bij
„gezaghebber, welke evenals zijne collega's van Saba, St. Eu
„tius en andere kleine eilanden, toch een zeer hoogen r
„schijnt te bekleeden, aangezien een kapitein ter zee het ee
„bezoek moet afleggen".

Uit die woorden van den militairen briefschrijver spre
m. i. tusschen de regels door wel eenigszins een gekrenkt
voel van eigenwaarde voor zijn korps, dat m. i. gerechtva
digd en te eeren is.

Het brengen van officieele bezoeken aan den vasten
door den zeeman, die eenigen tijd ter zee heeft doorgebrac
vroeger meer dan tegenwoordig, kunnen we in algemeenen
rekenen tot een plicht, waarvan hij zich zelfs gaarne kw
Dit neemt niet weg dat die plicht pijnlijk wordt, als hij ge
tot nog toe wordt volbracht tegenover eene autoriteit, civiel
militair, die men om geenerlei reden qualitate qua als
meerdere kan beschouwen.

Het overkwam mij dat ik in Oost-Indië — niet in W
Indië dus — dat bezoek zoude hebben te brengen aan
kapitein van eene benting, die èn in dienstjaren als officier,
in levensjaren èn in kapiteinsjaren, d. w. z. in alle opzich
mijn jongere was.

Ik wist dit niet toen ik ter plaatse kwam, maar de offic
van piket, dien ik verzocht mijn visitekaartje den benting-co
mandant te overhandigen, deelde mij bij terugkomst mede,
de bevelvoerende officier was de kapitein N. N. en het pro
tieboekje van het Nederl. Indische leger, dat ik, schoon n
officieel, bezat, maakte uit dat hij was een officier zooals hi
boven beschreven.

De adat zeide mij dat ik in Oost-Indië het eerste bezoek had te brengen, maar ik besloot de deswegen vigeerende bepalingen nog eens ter dege na te slaan. Ik kan ze niet overleggen, wellicht is de Redactie van het Marineblad in staat een copie daarvan hierachter te voegen, maar die lezende en herlezende uit het standpunt waarop ik toen stond, kon ik daaruit wel degelijk opmaken, dat de Commandant van eenig schip wèl verplicht is om het hoofd van het *gewestelijk* bestuur zijn eerste bezoek te brengen, wat zeer natuurlijk is als men in vredestijd alle militaire gezag onderworpen denkt aan het civiele; ook dat hij dat bezoek had te brengen aan den militairen Commandant van dat *gewest*, van wien niet vaststaat dat hij is van hoogeren rang of ouder in rang dan de Commandant van het schip of die eener divisie; maar ik kon uit die bepalingen de gevolgtrekking niet maken, dat in de plaats van *die* autoriteiten konden worden gesubstitueerd de wal-autoriteiten, die over *onder*-gewesten waren aangesteld.

De billijkheid van die gevolgtrekking werd mij duidelijk door de beantwoording der navolgende vraag: gesteld dat een officier van de Landmacht ouder dan de benting-commandant ter plaatse in dienst kwam, en bij iemand anders introk, zoude dan die oudere officier verplicht kunnen worden den jongeren het eerst een officieel bezoek te brengen? immers neen! waarom zoude dan een zeeofficier, die door een Koninklijke benoeming bij den eerste zeer zeker niet ten achter staat, dat wel moeten doen?

De omstandigheid dat de kapitein N. N. de *beleefdheid* had mij het eerste bezoek te brengen, voorkwam verdere gevolgen, maar belet niet dat voor eene meerdere duidelijkheid voor alle betrokkenen eene aanvulling dier bepalingen zeer wenschelijk is.

De drie hier bedoelde autoriteiten hebben allen vanaf den datum hunner benoeming een rang of zijn daaraan geassimileerd. De vlagofficier eener Engelsche divisie ontvangt te Singapore, naar mij gezegd werd, het eerste bezoek van den Gouverneur der Straits. Waarom zoude door de eerste kennisgeving van aankomst niet zijn uit te maken, wie het eerste bezoek brengen moet? Het onderwerp schijnt weinig belangrijk, maar dat is zij niet om den wille eener latere goede samenwerking in misschien zeer gewichtige aangelegenheden.

C. Vreede.

Naar aanleiding van het verzoek van den gep. kapt. luit. ter zee C. Vreede, worden hieronder vermeld de thans vigeerende bepalingen omtrent het brengen van ceremonieele bezoeken, overgenomen uit de „Verzameling der Voorschriften voor de Zeemacht in Oost-Indië", Hoofdstuk I, bijlage K 2e en 3e aanv. blad.

Red.

Art. 1.

Wanneer één of meer van Hr. Ms. schepen of vaartuigen van oorlog op eenige plaats aankomen, wordt hiervan op offi-

cieele wijze, hetzij door het zenden van een officier, schriftelijk kennis gegeven aan de hoogste burgerlijke e taire autoriteiten.

Art. 2.

De commandeerende officieren van Hr. Ms. schepen e tuigen van oorlog brengen het eerste bezoek:

1e. bij aankomst ter reede:

a. aan het hoofd van gewestelijk bestuur met de en titel van Gouverneur of Resident;

b. aan den hoofdofficier, militairen commandant, met het civiel bestuur van een gewest met de en titel van Gouverneur of Resident;

c. aan de gewestelijke en plaatselijke militaire co danten van hoogeren en van gelijken rang;

2e. ter reede liggende:
aan nieuw optredende autoriteiten sub 1e. genoem gezonderd aan nieuw optredende gewestelijke en p lijke militaire commandanten van gelijken rang, niet met het civiel bestuur.

Art. 3.

De gewestelijke en plaatselijke militaire commandant uitzondering echter van die bedoeld sub 1e *b*, van het artikel, brengen het eerste bezoek:

1e. aan de commandeerende officieren van ter reede ko oorlogsschepen van hoogeren rang;

2e. bij de aanvaarding van hun commando aan de co deerende officieren van ter reede liggende oorlogss van hoogeren rang en — zoo zij niet belast zi het civiel bestuur — ook die van gelijken rang.

3e. aan nieuw optredende commandeerende officieren v reede liggende oorlogsschepen van hoogeren rang.

Art. 4.

De commandeerende officieren van Hr. Ms. schep vaartuigen van oorlog, geen hoofdofficier zijnde, breng eerste bezoek aan:

1e. Assistent-Residenten, Hoofden van gewestelijk of selijk bestuur;

2e. Assistent-Residenten of gewestelijke Secretarissen lijk Hoofden van gewestelijk of plaatselijk bestuur;

3e. de ambtenaren van het Binnenlandsch Bestuur, di de Regeering met de waarneming der betrekkin Assistent-Resident zijn belast.

Art. 5.

De in art. 4 genoemde ambtenaren brengen het eer

ek aan Hoofdofficieren, commandeerende één of meer van Hr. Ms. schepen of vaartuigen van oorlog.

Art. 6.

Controleurs en aspirant-controleurs bij het Binnenlandsch Bestuur, wanneer zij zijn Hoofd van Plaatselijk bestuur, civiele gezaghebbers en posthouders, brengen het eerste bezoek aan commandeerende officieren van Hr. Ms. schepen en vaartuigen van oorlog.

DE POSITIE VAN DEN OFFICIER DER MARINIERS AAN BOORD DER OORLOGSSCHEPEN.

Waar in den laatsten tijd de positie van den officier der mariniers aan boord der schepen zoo herhaaldelijk in verband is gebracht met de artillerie en zelfs sommige leden van het korps gaarne een kapitein der mariniers aan boord geplaatst zagen, om daar te worden belast met het commando over de artillerie, wil ik hier een lans breken voor de infanterie.

Het komt mij n.l. voor, dat de infanterie-exercitiën ten allen tijde de hoofdzaak moeten blijven voor de officieren der mariniers en dat wij tevreden moeten zijn met dat gedeelte der artillerie, dat ons aan boord der nieuwe schepen wordt toevertrouwd, n.l. aan boord der pantserdekschepen het commando over de middendivisie, bestaande uit 2 kanonnen van 12 cM. n°. 1 en 4 kanonnen van 7.5 cM.

Hoe meer wij zullen trachten ons arbeidsveld in die richting uit te breiden, hoe minder wij daardoor mijns inziens zullen winnen.

Met hand en tand zal de zeeofficier ten allen tijde vasthouden aan het idée, om aan boord bij de artillerie, „het hoofdverdedigingswapen van zijn schip", n°. 1 te blijven en daar, waar de officier der mariniers hem dit zal trachten te ontnemen, zal hij, geloof ik, échec lijden, omdat hij steeds een overgroote meerderheid heeft te bestrijden, die, al zou zij ook overtuigd zijn, dat een kapitein der mariniers even goed commandant der artillerie aan boord zou kunnen zijn, toch nimmer dit voorname commando zich zal laten ontnemen.

Daarentegen zou, naar mijne meening, in de bepalingen opgenomen moeten worden, dat de geëmbarkeerde 1e luitenant der mariniers commandant der landingsdivisie is.

Plaatste men dan b.v. steeds een luitenant van zoo groote anciënniteit aan boord, dat minstens twee der luitenants ter zee

In die gevallen kan het niemand ve
luitenant zich wel eens afvraagt, waar zijn
in de infanterie toch voor dient, als hij aan
toch voor hem de eenige kans bestaat om e
mede te maken", dezelfde diensten bewijs
divisie als de jongere luitenants ter zee de
borsten der 1e klasse.

Ik geloof dat, wanneer in de bepalinge
dat de 1e luitenant der mariniers comma
divisie is, dit het arbeidsveld van dien
breiden en op eene wijze zijne speciale ople

Het behoeft waarschijnlijk geen betoog,
ook in hooge mate de ambitie van dien offi
al ware het alleen maar, door de openlij
meerdere capaciteiten op het gebied der inf

Volgens het reglement op de schieto
geweer bij de Koninklijke Nederlandsche
sectiën der landingsdivisie schijf, onder b
sectie- of peletonscommanten.

Eene sectie der landingsdivisie wordt
detachement mariniers, en daar deze sectie,
tenant der mariniers commandant der landi
bevel van een zeeofficier staat, zou dit een
opleveren, omdat volgens Hoofdstuk VIII
voor de Koninklijke Nederlandsche Zeemach
commandant met zijn onderhebbend detac

Dit bezwaar zou, geloof ik, gemakkeli
opgeheven, door b.v. beide laatstgenoemde
met deze sectie te laten schijfschieten.

Is, zooals aan boord van Hr. Ms. „Fri
luitenant der mariniers tevens belast met
der niet bij de landingsdivisie ingedeelde
krijgt hij daardoor en tevens doordat hij bel
ningen van zijn detachement afzonderlijk, ee
hij zijne waarde en zijn nut aan boord

Gedeh

Soerabaia

1877

Oost- of

Schepen

Schepen

Plantsi

Non· Kon· Inst: v. a

85

Oost-

Schep

Schepen

of zoo noodig door kleurverschil markeeren — van

mariniers afstaat, en zoude ik ook niet liever wenschen dan daarmede belast te blijven, in geval het door mij hier voorgestelde nog eens werd aangenomen.

Dat onder-commando toch zal blijven strekken, de luitenants op te wekken en te noodzaken hun kennis buiten de grenzen der infanterie uit te breiden, ten einde hun collega's der marine in de kennis van dat zeewapen op zijde te kunnen streven, om in zee, waar van al de hiervoren genoemde oefeningen slechts de theorieën blijven, ook een niet te versmaden hulp te zijn, bij de behandeling en het gebruik van het geschut, waardoor wij het devies der Engelsche mariniers: „Te land en ter zee", ook en met recht op ons kunnen toepassen.

J. VAN HAAFTEN,
1e Luitenant der Mariniers.

DIAGRAM VAN DEN DIENSTTIJD VAN EEN KAPITEIN-LUITENANT TER ZEE.

Voor nevenstaand diagram verzocht ik de Redactie van dit Tijdschrift een plaatsing, niet omdat de loopbaan op zich zelve daartoe belangwekkend genoeg is; doch om het denkbeeld aan te geven, hoe men door toepassing van de grafische methode op eenvoudige wijze eene betere voorstelling van den diensttijd geven kan, dan door middel van staten of registers mogelijk is.

Het hierbij den lezer ter kennismaking aangebodene is een verkleinde en eenigszins gewijzigde copie van een diagram, dat ik jaren geleden voor eigen gebruik begon en sedert heb bijgehouden; enkele, minder voor publiciteit geschikte aanteekeningen en al wat niet bepaald in verband staat tot den dienst, heb ik in dit afschrift laten vervallen.

Eene verklaring schijnt bijkans overbodig. De as der abscissen is de lijn van den tijd; iedere verdeeling is één maand; de pijltjes geven den 1en Januari aan; midden onder ieder jaar is het jaartal genoteerd. De as der ordinaten is verdeeld in plaatsingen, gelijk de benamingen doen zien; deze verdeeling is blijkbaar vatbaar voor uitbreiding.

In ieder vak zijn de namen der schepen onderstreept — daaronder die van de belangrijkste der bezochte plaatsen aangegeven.

De vakken waarin plaatsingen voorkomen als „oudste officier" zijn éénmaal — die met „eerste officier" tweemalen aan den voet onderlijnd.

Non-activiteits-perioden zijn gearceerd.

Promotiën zijn aangegeven door lange, gestippelde verticale lijnen.

Een ieder zal inzien dat het diagram zich leent tot het noteeren — of zoo noodig door kleurverschil markeeren — van

Hr. Ms. „Friesland", thans te Delagoa-Bay, terwijl men niet eens zeker weet of een bepaald persoon zich a. b. bevindt?

De Indische berichten in de nieuwsbladen geven wel is waar de overplaatsingen in Indië op de verschillende oorlogsschepen, doch uit den aard der zaak uitsluitend die der officieren.

Een officieele mededeeling van de bemanning der schepen die voor geruimen tijd uit de Koloniën vertrekken wordt echter niet gedaan. Zou de welwillendheid van het Departement van Marine niet zoover kunnen worden uitgestrekt, dat na ontvangst van den nominatieven staat van de bemanning uit Indië van een zoodanig schip, deze bekend gemaakt werd of althans in de drie Maritieme Directiën ter inzage werd gelegd, zoodat iedereen, zoowel officieren als minderen, aldaar ingelicht kan worden, wie zich aan boord van een zoodanig schip bevinden?

Thans zullen zich vele gevallen hebben voorgedaan en nog voordoen, dat brieven voor dat schip via Batavia zijn gegaan. Dat veel tijd hiermede verloren gaat, is duidelijk, daar directe postverbinding Batavia—Delagoa-Bay niet bestaat.

Deze maatregel van niet ingrijpenden aard zal de werkzaamheden van het bureau-Personeel waarschijnlijk weinig doen vermeerderen en zeer zeker door de belanghebbenden van het personeel met vreugde begroet worden.

X.

NOG EENS DE INFANTERIE-OEFENINGEN DER MATROZEN.

Bij 't lezen van genoemd artikel in de laatst verschenen afleveringen van het Marineblad trof het mij, dat de officier der mariniers bij zijn zeer begrijpelijk streven naar uitbreiding van den werkkring der officieren van zijn korps, in verband met 't daarvan te trekken nut ten opzichte van de oefeningen der matrozen, niet méér de aandacht heeft gevestigd op de bestaande toestanden.

Als we eens nagaan aan welken eisch een marine-landingsdivisie moet kunnen voldoen, voornamelijk met 't oog op een optreden in onze overzeesche bezittingen, dan moet deze zijn: voldoende geoefendheid tot 't ageeren aan den wal, zoowel op zich zelf als in vereeniging met andere troepen; doch steeds met 't schip als operatiebasis. Wordt eene landingsdivisie op andere manier gebruikt, zooals bijv. bij de Pedir-expeditie, dan misbruikt men haar en heeft meer aan eene even sterke afdeeling infanterie. Ook 't gebruik der marinebrigades in den oorlog tegen de Boeren wordt, en terecht, door bevoegde autoriteiten zeer afgekeurd. Voor een oorlogsmatroos is de hoofdzaak dat hij aan boord van een schip zeer goed bruikbaar, bijzaak dat hij aan den wal voldoende bruikbaar moet zijn. Om als infanterist te worden gebruikt krijgt hij een te dure opleiding, te weinig oefening en wordt dus beter door een soldaat vervangen.

compagnieën sterk is, de hoofdofficier der mariniers op zijn plaats als leider dier oefeningen, met kapiteins der mariniers en jonge luitenants t/z. 1e kl. als compagniescommandanten.

Het mag dan ook voorzeker wel eenige bevreemding wekken, dat bijv. te Willemsoord niet alleen de compagnie mariniers daarbij wordt gecommandeerd door een bij dat korps gedetacheerden luit. t/z. 2e kl., doch dat ook van de 3 matrozencompagnieën er slechts één, en dan nog niet eens altijd, een officier met kapiteinsrang tot commandant heeft.

Wil men dus de officieren der mariniers in de gelegenheid stellen zich in 't ageeren met eenigszins grootere troepenafdeelingen practisch te bekwamen, zoo vormen deze winteroefeningen hiertoe een uitstekende leerschool, vooral omdat 't daarbij dikwijls voorkomt dat 2 compagnieën als afzonderlijke afdeeling tegen de beide andere optreden en men bezwaarlijk van een betrekkelijk jong luit. t/z. 2e kl. mag verwachten, dat hij in staat is een zoodanige afdeeling in 't aanvallend of verdedigend gevecht te ontwikkelen op eene wijze, die leerzaam is, zoowel voor de daarbij ingedeelde officieren als voor kader en minderen.

Met „een zeeofficier" ben ik 't eens dat aan 't hoofd der marinekazerne geen hoofdofficier der mariniers moet staan en wel op grond van 't reeds boven gezegde; dat eene infanterie-opleiding geen hoofdzaak kan en mag worden voor een goed oorlogsmatroos. Evenals de officier der mariniers echter zag ik gaarne aan de officieren van dat korps eene grootere plaats ingeruimd bij de oefeningen der landingsdivisiën, in de overtuiging dat zulks zou strekken ten nutte zoowel van hen als van de officieren en minderen der zeemacht.

Werd dan ook de officier der mariniers aan boord tevens belast met de draagbare wapenen, dus ook leider der schietoefeningen daarmede, in plaats van den officier der artillerie; en werd hem de tactische leiding bij 't doen van landingen opgedragen, zoo gelooven wij dat voor de officieren van dat korps op deze wijze a/b. onzer moderne oorlogsschepen een werkkring kan worden geschapen, die verband houdt met de door hen verkregen opleiding en met de diensten waarvoor 't korps mariniers als aangewezen is te beschouwen.

Ten slotte zij nog aangestipt, in verband met 't opgemerkte over 't optreden onzer landingsdivisiën, dat een aanhangsel op 't voorschrift op den velddienst, met 't oog op 't doen van landingen, zeer nuttig zou zijn. In vredestijd kan dan dikwijls, vooral in divisieverband, met vrucht worden beoefend, 't geen in werkelijkheid een der voornaamste handelingen eener landingsdivisie kan worden: n.l. 't vlug en onder alle omstandigheden volvoeren eener landing. Het zal wel haast overbodig zijn hieraan toe te voegen dat voor de adelborsten der mariniers een degelijk onderricht in Indische krijgsgeschiedenis van vrij wat meer nut kan zijn dan de studie der vischtorpedo's.

EEN ANDER ZEEOFFICIER.

---

zich onder een bekwaam leider op korte afstanden en met zoo groot mogelijke vaart oefenen in divisieverband.

2°. Men stelle in elke maritieme directie een drietal defensiesloepen van 9 à 10 mijls vaart ter beschikking ter soortgelijke oefening van jongere officieren, waarbij ook steeds gestreefd zal moeten worden naar maximum-vaart en minimum-afstand. (De Engelsche marine past dit laatste sedert geruimen tijd toe in hare eskaders; 't geheel werd verleden jaar te Hellevoetsluis tot ieders genoegen beoefend).

3°. Men make deze oefeningen tevens dienstig tot 't uitvoeren van rammanoeuvres op gesleept wordende zoogenaamde ramschijven, zooals bij den torpedodienst in gebruik.

Wanneer hierbij aan de leiders tevens de meest uitgebreide volmacht wordt gegeven ten opzichte van den aard en duur der oefeningen, zoo kunnen tevens de verschillende vaarwaters worden doorkruist en is m. i. meer dan thans de jonge officier berekend voor hetgeen van hem in oorlogstijd kan worden geëischt en put hij meer dan thans wijze lessen uit de jaarlijksche zomermanoeuvres.

Tevens zal de meerdere verantwoordelijkheid hem ambitie geven in zijn vak en hem opwekken op zijn beurt een steentje bij te dragen tot opheffing der eertijds zoo beroemde Nederlandsche zeemacht uit haar tijdperk van verval.

Meerdere oefening der jongere officieren, niet in geestdoodende batterij-exercitiën met geoefende bemanning, schietoefeningen in weer en wind enz. enz., maar in de behandeling in theorie en practijk van 't materieel, zal van hen maken wat zij behooren te worden: „the brains of the navy".

W.

PRELIMINARY TO THE STEERING AND SAILING RULES.

Reeds in het „Marineblad" '92—'93 bepleitte ik ter voorkoming van aanvaring, de observatie van den achtergrond, uitgaande van de waarheid dat elk naderend schip aangevaren wordt, dat op dien achtergrond beschouwd, stil ligt.

In zake aanvaring zijn evenwel twee partijen betrokken, m. a. w. de bovenstaande wetenschap is niet alleen noodig onzerzijds, die eene aanvaring kunnen voorzien, maar de bekendheid daarmede is vooral noodig bij de andere partij, die volgens vastgestelde regelen het eerst trachten moet de aanvaring te voorkomen, die m. a. w. niet heeft „the right of the way".

Een der bewijzen mijner pogingen om die wetenschap ook ingang te doen vinden bij de andere partij, wordt gevonden in de „Tenth Session of the Shipmasters' Society" te Londen, dat

UIT DE PERS.

„De Telegraaf" (Avond-editie) van Woensdag 29 Nov. 1899.

De verdediging van Nederlandsch Oost-Indië. — (Ingezonden). — De leer van den oorlog verlangt dat er een plan van verdediging is; dat de verdediger voor zijn optreden in den krijg tot behoud van zijn onafhankelijkheid reeds in vredestijd deugdelijke grondslagen formuleert en daarop doet rusten de groepeering van zijn strijdmacht.

Hij heeft dan de noodige gegevens om te kunnen beoordeelen, welke krachten en middelen voor het behoud van zijn onafhankelijkheid noodig zijn.

Het verloop van den jongsten Spaansch-Amerikaanschen oorlog toont genoegzaam aan, hoe doelloos en nutteloos eenige strijdmacht ageert, als een plan van verdediging ontbreekt.

Evenmin als Spanje een plan van verdediging had tot behoud van wijlen Spaansch Oost- en West-Indië, evenmin kent Nederland het thans tot behoud van zijn koloniaal gebied.

De Minister van Marine heeft het onomwonden verklaard in de Memorie van Antwoord ad het VI^de^ Hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1899. Van een uitgave van gelden voor de verdediging van ons koloniaal gebied tot verwezenlijking van een bepaald doel, volgens een vast stelsel, en op grond van deugdelijke beginselen kan dus geen sprake zijn — ik wees hierop reeds in het Ochtendblad van „De Telegraaf" van 10 October 1898. En het mag dan ook zeker als eene schrede in de goede richting worden beschouwd, dat in het Voorloopig Verslag ad de Indische begrooting voor 1900 de wensch is uitgedrukt, dat die begrooting zal worden verminderd met een bedrag van een kleine f 200,000, daarop als eerste termijn uitgetrokken voor de versterking van Soerabaya.

Te meer, daar de Minister van Koloniën in de Memorie van Antwoord ad die begrooting heeft verklaard, dat Soerabaya aan de landzijde niet zal worden verdedigd, en algemeen in de litteratuur er op wordt gewezen, dat als zulk een kustversterking ooit aangevallen wordt, het juist aan de landzijde zal zijn. Zoo b.v. in Brassey's Naval Annual 1899 door G. S. Clarke in zijn: Naval Aspects of the Spanish American War. Terwijl deze oorlog duidelijk in het licht heeft gesteld, hoe verkeerd het is de verdediging van een koloniaal gebied op te vatten als de verdediging van eenige versterking.

Maar het is niet voldoende om uitgaven te voorkomen voor de verdediging van ons koloniaal gebied zonder nut. Gelet op de tijdsomstandigheden blijft het urgent zoodra doenlijk de

en. Immers in de Memorie van Toelichting ad de Indische egrooting voor 1900 verklaart deze bewindsman, dat hij voor e versterking van Soerabaya de voorkeur geeft aan *middelbaar* eschut, omdat dit vuur van zoo ontzaglijk groote beteekenis is.

En zoo zou ik door kunnen gaan. Maar onder aanstipping an het feit, dat men nimmer in al deze aangelegenheden de neening van den opperbevelhebber van onze strijdmacht in de)ost heeft vernomen, vermeen ik reeds op grond van het voren-taande de gevolgtrekking te mogen maken, dat de richtige oorbereiding en uitvoering van een plan van verdediging voor ns koloniaal gebied in Oost-Indië eerst dan mogelijk zal zijn, ls de verantwoordelijkheid daarvoor uitsluitend berust bij het lepartement van Koloniën en den opperbevelhebber van land-n zeemacht in onze Oost, leider van die verdediging, en als de pleiding en de vorming van de daartoe benoodigde krachten, n de aanschaffing en het onderhoud van de daartoe benoodigde niddelen, al hetgeen thans bijna uitsluitend in Nederland ge-chiedt door het Departement van Marine, uitsluitend aan hunne org worden toevertrouwd.

Men zal hiertegen wellicht aanvoeren, dat een centrale lei-ling van onze geheele scheepsmacht wenschelijk is uit een oog-unt van eenheid; ook om haar daar te kunnen benutten, waar le omstandigheden dit eischen. Maar gegeven het karakter, lat de verdediging van het moederland en van onze koloniën lraagt, lijkt mij een centrale leiding onnoodig.

Had onze zeemacht tot taak het meesterschap ter zee te aandhaven in alle werelddeelen, gelijk de Engelsche, had zij één reusachtig groot operatie-tooneel, *de zee*, konden wij nog len bezem in den mast voeren gelijk voorheen, dan zeer zeker ouden de eskaders, over den aardbol verspreid, moeten worden gedirigeerd van uit één centrum, opdat de noodige samenwer-king verzekerd ware; en zou het uit een oogpunt van vorming, gevechts- en slagvaardigheid der vloot gevaarlijk zijn haar te splitsen in meerdere van elkaar geheel onafhankelijke deelen.

De Engelsche maritieme pers heeft zich dan ook zeer on-gunstig uitgelaten over het voorstel om een Australische navy e scheppen. Maar onze zeemacht heeft een veel beperkter taak. In een oorlog zal zij hebben op te treden als deel van onze strijdmacht op twee beperkte operatie-tooneelen : Nederland en Nederlandsch Oost-Indië; in twee groepen dus, onder twee bevel-hebbers, geheel onafhankelijk van elkaar. Beide groepen moeten een onderling afwijkende taak vervullen.

Wat voor Nederland noodig is, en wat voor de Oost noodig is, kan in vredestijd worden vastgesteld. Het moet bij het uit-breken van den krijg ter plaatse zijn, waar het moet worden benut. Dat leert de praktijk van den Spaansch-Amerikaan-schen oorlog duidelijk genoeg hun, die nog aan de theoretische juistheid van het beginsel mochten twijfelen. Had van af den aanvang van den krijg nabij Cuba een Spaansch eskader slag-

ling en sterkte, worden bepaald, welke voorraden, reserven en verwisselstukken moeten worden opgelegd. Is de samenstelling niet constant, dan moet of te veel of te weinig worden opgelegd ter plaatse, waar het noodig is of kan zijn.

Zoo is bijv. thans in Indië de „Piet Hein". Deze is bewapend met kanonnen van 21 cM. De reserve-munitie is opgelegd in Nederland, naar ik vermeen. Is dit niet het geval, dan moet de reserve-munitie weer worden teruggebracht per particuliere gelegenheid naar Nederland, als het schip aan het auxiliair eskader wordt onttrokken en weer voor verdediging van den Helder beschikbaar komt, zijn feitelijke bestemming. Dit brengt noodeloos kosten met zich.

Voorts zouden tal van diensten bij land- en zeemacht, thans gescheiden, samen kunnen smelten, bijv. de stafdienst; de geneeskundige dienst; de pharmaceutische dienst; de verplegings- en administratieve dienst; de aanmaak en de herstelling van artillerie-materieel. Een zeer groote bezuiniging zou het gevolg hiervan zijn. Veel personeel zou beschikbaar komen, en kon, gelet op de uitbreiding der Staatsbemoeienis, worden benut in een anderën rijkswerkkring.

Zoo ben ik genaderd tot de maatregelen, die kunnen worden getroffen in het belang van de verdediging van ons koloniaal gebied, onafhankelijk van het plan van verdediging, dat zal worden vastgesteld. Erkent men de noodzakelijkheid om blijvend voor de verdediging van N. O.-I. en voor vlagvertoon op het Oostelijk wereldhalfrond te bestemmen: 7 kruisers en 2 pantserschepen „Koningin Regentes", dan moet ook in onze koloniën de gelegenheid bestaan die schepen steeds in slag- en gevechtsvaardigen toestand te houden. Zij behoeven dan tevens niet meer de reis van Indië naar hier te maken, uitsluitend om te repareeren. Terwijl de bestaande reparatie-instituten in Indië zouden worden verheven tot een zoodanig peil, dat daar zoo deugdelijk kon worden hersteld, dat de oorlogsschepen het wat verder brachten, dan van het eene instituut naar het andere stoomen om te repareeren. Thans ligt bijna onze geheele scheepsmacht in Indië onklaar, naar luid van berichten. Hoe moet dat nu toch wel gaan in oorlogstijd, als van een opkomen naar Nederland geen sprake kan zijn, evenmin van het inroepen van hulp bij naburen! En wie is er voor aansprakelijk? Het Departement van Marine, dat de schepen heeft opgeleverd, of het Departement van Koloniën, dat ze heeft gebruikt? Een verbetering van onze maritieme etablissementen of het opwekken van particulieren ondernemingslust om de noodige inrichtingen te scheppen tot herstelling niet alleen, maar ook tot aanmaak van oorlogsmaterieel zou behalve aan onze weerkracht, ook aan de oeconomische ontwikkeling van onze koloniën zeer ten goede komen, aan mineralen zoo rijk. Uitvoerig wees ik hierop reeds in het nummer van 26 Augustus van het weekblad „Vooruitgang".

Zeer aanbevelenswaardig voor een zoo uitgestrekt gebied

meer verband, zeer ten bate van onze defensie. Aan de wenschen van dat deel van het personeel der oorlogsmarine, dat een zelfstandiger en minder „militairen" werkkring verlangde, kon worden tegemoet gekomen. De vooruitzichten van dat personeel zouden beter worden en de lust om bij de oorlogsmarine dienst te nemen grooter.

Wil voorts een scheepsmacht eenige rol kunnen vervullen in een oorlog onder de tegenwoordige omstandigheden, dan moet zij overal stations aantreffen, o. m. van steenkool voorzien.

De noodzakelijkheid om in Indië kolendepôts op te richten werd reeds betoogd bij de behandeling van de jongste Marinebegrooting in de Tweede Kamer. De Minister van Marine gaf daarop het zonderlinge antwoord, dat hij zich wenschte te bepalen tot één kolendepôt in Indië en wel tot dat te Soerabaya.

Ik schrijf het woord zonderling niet zonder reden neer. Immers welk leerboek van strategie men ook raadpleegt, men zal steeds ten strengste zien afgekeurd om voor operatiebasis te nemen één enkel punt. De Minister van Marine gaf als toelichting, dat het onmogelijk is om de stations behoorlijk te verdedigen. Waarom? Een kolendepôt kan best zoover landwaarts in zijn gelegen, dat de vijand het slechts kan vernietigen door een troepenmacht aan den wal te zetten. Een of twee compagnieën Infanterie met een paar lichte stukken zullen den commandant van eenige vijandelijke scheepsmacht allen lust benemen om een poging daartoe te wagen. En als de verdediging van ons koloniaal gebied nu eens uitsluitend wordt gezocht in een optreden ter zee, kan dan aan de landmacht niet de bescherming van de kolendepôts worden opgedragen? Maar bovendien verdedigd of niet verdedigd, huldigt men nu nog altijd aan het Departement van Marine het zoo in-foutieve denkbeeld, dat een aanvaller zijn tijd en zijn kracht en zijn munitie zal verkwisten met het najagen van allerlei neven-objecten, in stede met al zijn kracht te streven naar het eerste en eenige strategische object, de vernietiging van de vijandelijke strijdmacht, in dit geval *de vloot*. Aanhoudend wordt in de militaire litteratuur er op gewezen, hoe uit het verloop van den Spaansch—Amerikaanschen oorlog wederom blijkt hoe noodzakelijk het is *alle* krachten aan te wenden om dat eerste en eenige object te bereiken. In het „Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen" schrijft NAUTICUS: Wich man von dem historischen Grundsatz ab: „Die Flotte musz zunächst immer die gegnerische aufsuchen und angreifen und sich nicht von dieser Hauptaufgabe durch Nebenbeschäftigungen abziehen lassen", so erlebte man Miszerfolge. De oorlog in 1672 in ons land gevoerd, is in dit opzicht zeer leerrijk. Hoe meer kolenstations dan ook hoe beter, schrijf ik gaarne den kolonel GOBÉE na. In zijn voren aangehaalde brieven toch leest men: „Eindelijk zouden niet alleen op *vele* plaatsen der kust van Java, maar ook op *vele* van de eilanden daar benoorden, steenkolen moeten worden gedeponeerd".

lukkig, hulpeloos ronddobberen van de „Borneo" — nu onlangs — in de Indische wateren, dank zij de onvoldoende telegrafische gemeenschap in onze Oost, zoodat dit schip het doel zijner diplomatieke zending heeft gemist. Denkt men zich nu eens, dat in oorlogstijd het ongeval was overkomen aan een schip, dat op verkenning was of eenig belangrijk bericht moest overbrengen. Hoe wil in oorlogstijd in onze Oost de verkenningsdienst behoorlijk kunnen functionneeren; hoe wil tijdig de nadering van den vijand kunnen worden gerapporteerd, als niet een uitgebreid net van telegrafische verbindingen het snel afgeven en doorzenden van berichten mogelijk maakt. NELSON reeds zeide: *Time is my best ally!*

Verbetering van de telegrafiscbe gemeenschap in Indië, in de eerste plaats tusschen Borneo, de Minahassa en de Molukken, is dan ook dringend noodzakelijk. Het zal bovendien niet alleen in oorlogstijd nut afwerpen, maar ook in vredestijd voor handel, scheepvaart en nijverheid! Wellicht zelfs, dat de aanleg er van op den duur voordeel voor de schatkist oplevert.

Naar ik vertrouw, is het vorenstaande voldoende, om hen, die nog mochten meenen, dat alleen van de versterking van Soerabaya heil is te verwachten tot behoud van ons koloniaal gebied, tot een ander inzicht te brengen.

Het splitsen van de zeemacht in twee deelen kan aanvankelijk wat geld kosten; later zal het zeker een groote bezuiniging blijken. Voor een richtige verdediging van ons koloniaal gebied is het onmisbaar. Geld besteed om de aanschaffing en de herstelling van oorlogsmaterieel voor de verdediging van Indië in Indië mogelijk te maken; om instituten op te richten voor de opleiding en de vorming van marine-personeel in Indië; tot verbetering van alle hulpmiddelen, die handel, scheepvaart en nijverheid daar in bloei doen toenemen; tot uitbreiding van het telegraafnet; het zal baten aan onze weerkracht en aan onze welvaart beide.

Maar geld besteed voor de *versterking* van Soerabaya baat geen van beide.

Hopelijk zal dan ook tijdens de behandeling van de Indische begrooting voor goed een einde worden gemaakt aan het dwarrelen rond dit vraagstuk als het mugje rond de kaars, en de verdediging van het koloniaal gebied voortaan meer in adelaarsvlucht worden bekeken.

W. M. ENGELBERTS.

„De Tijd" van 23 November 1899.

Marine-Organisatie. I. — Toen ZExc. jhr. RÖELL zijn vorige Marine-begrooting verdedigde, slaakte de correspondent van een onzer katholieke dagbladen de verzuchting, dat het eigenlijk jammer was, dat jhr. RÖELL zitting had in dit ministerie, niet als ware hij voor dit hooge ambt ongeschikt, maar wijl door zijn optreden de levensduur van dit Kabinet zou worden gerekt.

Zeker een niet geringe lofprijzing, maar toch werd door bedoelden correspondent een — mijns bedunkens — veel te nauw verband gezocht tusschen een Marine-minister en zijn collega's aan de groene tafel. Ik zie niet in, waarom bij ontslag-aanvrage van een Ministerie de titularis van Marine geen zitting zou kunnen nemen in een volgend Kabinet. Immers:

Een Minister van Marine heeft met geen politieke kleur te maken en bij benoemingen in het geheel niet op godsdienst of politieke gezindheid enz. te letten. In gewone omstandigheden wordt steeds de ranglijst gevolgd.

Daar is geen ministerie, dat van het verwisselen van hoofd zooveel te lijden heeft als juist het ministerie van Marine. Daaraan hebben wij, die in de laatste zeven jaren *zes* Marine-ministers hebben mogen ontvangen, het te danken (!) dat wij op 't oogenblik — torpedo-materiaal buiten bespreking latend — een vloot bezitten, bestaande uit 3 pantserschepen, 4 pantserdekschepen en 1 monitor, te samen 8 schepen, die gevechtswaarde bezitten, en verder ons mogen verheugen in het bezit van 49 schepen nagenoeg van alle waarde ontbloot.

Nu dus de Marine-begrooting is verschenen, waarbij tevens is voorgesteld een vast plan, door 't welk de organisatie onzer Marine in tien jaar zal zijn voltooid, mag deze zeer zeker aan een nauwkeurige beschouwing worden onderworpen.

Vooraf zij gezegd, dat het voor ons Land een gebiedende noodzakelijkheid is een vloot te bezitten tot handhaving der neutraliteit en tot verdediging van ons Vaderland en zijn Koloniën, en dat de kosten dier vloot in evenredigheid moeten zijn met de draagkracht van ons volk.

Vervolgens: dat het optreden van die vloot een zuiver *defensief* optreden zijn zal.

Eindelijk moet worden aangemerkt, dat een vloot bestaan moet uit zooveel mogelijk éénheden, d. i. uit zoo weinig mogelijk verschillende typen van schepen. Hierdoor immers zal de bemanning van het eene schip terstond geoefend zijn voor het andere, zullen verschillende benoodigdheden voor bewapening enz. gemakkelijker tusschen de schepen onderling kunnen worden gewisseld, zal de vloot spoediger en gelijktijdiger gevechtsklaar kunnen zijn. Frankrijk — dank aan den voor ministers zoo vruchtbaren bodem — bezit een groote menigte schepen van allerlei typen; van de slagschepen bestaan slechts twee types, die drie schepen tellen. Engeland daarentegen bewaart bij den aanbouw van nieuwe oorlogsschepen steeds zooveel mogelijk eenzelfde type. Zoo bestaat de klasse oorlogsschepen type-„Royal Sovereign" uit VIII schepen, in bewapening, bescherming, snelheid aan elkaar gelijk; de „Majestic"-klasse telt IX schepen van 14950 ton; „Canopus" heeft VI zusterschepen, enz. Vandaar is het te betreuren, dat wij in onze kleine vloot toch nog twee verschillende typen van pantserschepen, van kruisers en van kleine pantserschepen voor binnenlandschen dienst, zullen krijgen.

In geenen deele echter kan hiervan den tegenwoordigen Minister van Marine een verwijt worden gemaakt, die door het voorstellen van zijn vijf pantserschepen — in alles aan elkaar gelijk — van het type „Koningin-Regentes" de noodzakelijkheid van een zoo groot mogelijk aantal éénheden bij de vloot heeft aangetoond.

Voor de verschillende diensten aan de zeemacht op te dragen, acht de minister als minimum noodig:

8 pantserschepen,
7 pantserdekschepen,
3 kleine pantserschepen voor binnenlandschen dienst,
3 ongepantserde monitors,
21 groot model torpedobooten,
12 klein model torpedobooten,
14 kanonneerbooten,
5 schoeners, waarvan 3 voor het politietoezicht op de visscherij.

Berekend — gelijk uit de Memorie van Toelichting blijkt — voor een defensief optreden zullen de kosten voor deze vloot bedragen de somma van pl. 75 millioen [1]). Daar echter eenige reeds bestaande schepen in het plan van den minister kunnen dienst doen, moet de waarde dier schepen, 34 millioen, van genoemd bedrag worden afgetrokken, zoodat er dan ruim 41 mill. voor de nieuwe schepen te betalen overblijft. De minister stelt zich voor, deze som over tien jaar te verdeelen, zoodat de aanbouw van schepen jaarlijks f 4.200.000 zou vorderen.

Deze som is vrij hoog, maar toch zal niet kunnen worden beweerd, dat zij onze financiëele draagkracht te boven gaat. Of wij tot nu toe van onze Marine-millioenen veel pleizier hebben gehad en daarvoor ook goed materieel hebben bekomen? Onze Marinebegrooting met de Oostenrijk-Hongaarsche vergelijkend, toont Z.Exc. admiraal Mac Leod in het „N. v. d. D." van 25 Oct. ll. duidelijk aan, „dat onze vloot in verhouding tot haar kosten te weinig strijdmacht bezit, en dat op haar jaarlijksche uitgaven bezuinigd zou kunnen worden." Gelukkig dus dat wij in het door jhr. Röell voorgedragen plan eindelijk een goede vloot zullen bezitten — ik veroorloof mij hierop ééne, straks nader aan te duiden, uitzondering — die in evenredigheid is met ons financiëel kunnen.

Beschouwen wij nu nader de verschillende schepen door den Minister van Marine noodig geacht:

VIII *Pantserschepen.*

Van deze acht schepen worden er twee noodig geoordeeld

1) Als curiosum zij hier vermeld, dat Engeland's vloot (de in aanbouw zijnde schepen meegerekend) een waarde vertegenwoordigt van f 1,400,000,000.

willekeurig aan boord van oorlogsschepen kns. van 15 cM. plaatsen kan, omdat bezwaren van allerlei aard zich daartegen verzetten.

Een niet minder belangrijk voordeel ontleenen de schepen — „Koningin-Regentes" aan de twee onderwater-lanceerinrichtingen en aan de betere bescherming van het snelvuurgeschut. Hadden de schilden der kns. van 15 cM. op de „Kortenaer" een dikte van 12 mM., op de „Kon. Reg." bedraagt de dikte dier schilden aan de voorzijde ruim achtmaal, aan de zijkanten viermaal zooveel. Daarbij moet nog worden gevoegd, dat het pantser vervaardigd zal worden van nikkelstaal, het meest ondoordringbaar materieel, gelijk bekend is, dat tot nu toe bestaat.

II.

VII. *Pantserdekschepen.*

Hun taak zullen onze pantserdekschepen of kruisers hoofdzakelijk in Indië hebben te vervullen, waar steeds op de aanwezigheid van een viertal dezer bodems moet worden gerekend. Ook zullen ze gebezigd worden voor den algemeenen dienst.

Van deze zeven pantserdekschepen — waarvan nog drie hun indienst-stelling afwachten — zijn er zes van één type. De „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" heeft betere bewapening en bescherming dan de andere, maar loopt drie mijl *minder*.

Noch wat bescherming noch wat bewapening aangaat, kunnen de kruisers type-„Holland" voorbeeldige schepen worden genoemd. Zij zijn gebouwd volgens het Engelsche kruisertype „Apollo", welk schip in 1890 werd te water gelaten.

Uit de rij der kruisers had men, ten minste wat de drie nog niet voltooide kruisers betreft, een vrij wat beter en gelukkiger keuze kunnen doen. Als voorbeeld had kunnen dienen de „Don Carlos", die een gelijke waterverplaatsing en diepgang heeft als onze „Utrecht". Deze Portugeesche kruiser heeft een pantserdek, dat de dubbele dikte heeft van het pantserdek van de „Utrecht", heeft bij den proeftocht twee mijl *meer* geloopen en kan over een veel krachtiger bewapening beschikken. Hij bezit nl. IV kns. van 15 cM., VIII van 12 cM., XII van 4.7 cM., en II torpedolanceerinrichtingen boven en III dito onder water. [1])

Hoewel dus op onze kruisers vrij wat aanmerkingen kunnen worden gemaakt, kan toch niet worden ontkend, dat zij met hun 20 mijls-vaart en snelvuurgeschut zeer belangrijke diensten in Indië kunnen bewijzen en voor vlagvertoon en handhaving van neutraliteit zeer geschikte schepen mogen worden genoemd.

---

1) Gelijk bekend is bestaat de bewapening der kruisers type-„Holland" uit: II kns. van 15 cM., VI van 12 cM., IV van 7.5 cM. en IV lanceerintingen, waarvan bij de 3 nieuwste kruisers er I onder water is.

Geen dezer kruisers is door onzen tegenwoordigen Minister ontworpen.

III. *Kleine pantserschepen voor binnenlandschen dienst.*

Deze schepen zijn, in vereeniging met de kustforten, bestemd ter verdediging van de zeegaten van Goeree, het Hollandsch Diep en het Volkerak.

Het type door den Minister gekozen is ongeveer gelijk aan het type der ongepantserde monitors A van het organisatieplan VAN DER WIJCK; echter met dit voordeelig verschil, dat de nieuwe schepen zullen gepantserd zijn; bewapend met VI in plaats van IV 7.5 cM. kns., terwijl hun zeewaardigheid belangrijk zal worden verhoogd, doordat het voorste 21 cM. kn. een hooger opstellingsvlak krijgen zal.

Tot deze drie pantserschepen wordt door den Minister ook gerekend te behooren de monitor „Reinier Claeszen". Hoewel genoemd kustverdedigingsvaartuig 12.5 mijl loopt, en de vermoedelijke snelheid der nieuwe schepen op slechts 10 mijl wordt berekend, is toch het door den Minister gekozen type verre boven genoemden monitor te verkiezen. Immers, met het oog op de diensten, die de geprojecteerde pantserschepen voor binnenlandschen dienst zullen hebben te presteeren, moet meer op bewapening en bescherming dan op snelheid worden gelet. En nu is èn in bewapening èn in bescherming het door den minister ontworpen schip de meerdere van de „Reinier Claeszen". In plaats van het compound gordelpanter van 120 mM. van de „R. C." verkrijgen de nieuwe pantserschepen een gordelpantser van 150 mM. gehard nikkelstaal, en worden de IV lichte 5 cM. kns. en het achter 17 cM. kn. vervangen resp. door VI kns. van 7.5 cM. en één 21 cM. kn.

Gelijk reeds is aangemerkt, dienen deze schepen om de Goereesche zeegaten te verdedigen. Dat, om dit doel beter te bereiken, aan deze pantserschepen nog een twaalftal torpedobooten worden toegevoegd . . . . . uitmuntend! Torpedobooten kan men — zooals de „N. Rott. Ct." van 1 Oct. '99 aanmerkt — nooit genoeg hebben. Waartoe echter VI kanonneerbooten moeten dienen, is een raadsel. Niet gepantserd, geheel onvoldoende beschermd, zullen ze bij elk raakschot reddeloos verloren zijn. Moeten ze misschien in tijd van nood als andere „Merrimac's" dienst doen?? Daarvoor is de prijs van f 2.100,000 waarlijk wel wat te hoog!! Zou 't niet veel raadzamer zijn, in plaats van deze kanonneerbooten een zevental torpedobooten groot model of een vierde klein pantserschip te vervaardigen? In den prijs zou zulks geen verschil maken, en zeker zou de verdediging dier zeegaten door zulk een verandering niet worden geschaad, daar één klein pantserschip voor binnenlandschen dienst, moge het dan ook in geldswaarde met VI kanonneerbooten overeenkomen, in gevechtswaarde niet voor het dubbele aantal daarvan zal behoeven onder te doen!

XXXIII. *Torpedobooten.*

Bij zijn plan tot organisatie onzer vloot oordeelde Jhr. VAN DER WIJCK voor ons land de volgende torpedobooten noodzakelijk:

a. 15 torpedobooten type A, overeenkomend met de „Forban" van de Fransche Marine. Deze torpedobooten zouden, bij een waterverplaatsing van 130 ton, een snelheid krijgen van 30 mijl en bewapend zijn met II lanceerinrichtingen en II kns. van 3.7 cM.;

b. 6 torpedobooten type B, overeenkomend met onze huidige vischtorpedobooten;

c. 10 torpedobooten type C, bij onze torpedovloot belichaamd in III, XXXI, XXII.

Onze tegenwoordige minister, niet in alles — gelukkig! — de plannen van zijn voorganger goedkeurend, oordeelde voor ons land noodig:

a. 21 torpedobooten groot model;

b. 12 torpedobooten klein model.

Het door den minister Jhr. RÖELL gekozen type voor de torpedobooten groot model schijnt een zeer gelukkig. Z. Exc. heeft zich als type van die torpedobooten de Oostenrijksche „Boa" gekozen. Met een waterverplaatsing van 140 ton en bewapend met III torpedokanonnen en II kns. van 4.7 cM. loopt deze boot 26¼ mijl, een snelheid ruim voldoende, in aanmerking genomen het doel waarvoor de torpedobooten zijn bestemd. Daarbij komt nog dat ze geheel uitgerust voor zee f 280,000 kosten, dus f 180.000 minder dan het type-„Forban."

De torpedobooten klein model door den Minister voorgesteld komen geheel overeen met het type C van Jhr. VAN DER WIJCK. Het zijn torpedobooten van 37 ton w.v. met een snelheid van ruim 17 mijl en voorzien van I torpedokanon, I spar en I kn. van 3.7 cM.

Het type „Nobo" en vooral de „Etna" zou voor deze torpedobooten klein model ook met alle recht in aanmerking mogen komen. Genoemde torpedobooten hebben een waterverplaatsing resp. van 59 en 46 ton, eene snelheid van 20 en ruim 21 mijl, en voeren II lanceerbuizen en II kns. van 3.7 cM. (welke laatste kns. door II à 4.7 cM. zouden zijn te vervangen). 't Is waar dat noch „Nobo" noch „Etna" een spar hebben zooals de torpedobooten type C, maar zal die spar wel ooit worden gebruikt? Als daar geen kans van slagen bestaat voor de vischtorpedo, zal de spar *a fortiori* nutteloos blijken, wijl de spartorpedo tegen den romp van het te beschieten schip moet worden aangebracht, en de vischtorpedoboot volstrekt niet zóó dicht het vijandelijk schip behoeft te naderen, om haar torpedo te lanceeren, te minder nu de koersregelaar een zoo groote verbetering in de behoudende richting der torpedo's heeft aange-

bracht. Daarenboven beschikken „Nobo" en „Etna" over 2½ en 4 mijl *meerdere snelheid* dan de torpedobooten type C van Min. VAN DER WIJCK, en voor een torpedoboot blijft snelheid toch altijd hoofdfactor.

De XXI groot model torpedobooten worden door Jhr. RÖELL aldus verdeeld:

VI worden noodzakelijk geacht voor de stelling den Helder.
VI voor IJmuiden en N. Waterweg.
VI voor de zeegaten van Goeree enz.

III voor de Zuiderzee en hare toegangen (de Vliegaten daaronder begrepen) zullen van de XII klein model torpedobooten VI hun werk hebben te vervullen in de zeegaten van Goeree, en VI in de Zuiderzee.

Hoewel in het organisatieplan des Ministers een aanzienlijk grooter getal torpedobooten groot model is opgenomen dan in plan-VAN DER WIJCK, zal men toch niet kunnen verklaren dat wij *te veel* torpedobooten bezitten, wijl het onklaar raken van ook slechts één torpedoboot terstond een belangrijke verzwakking in de verdediging onzer kusten ten gevolge zal hebben. Maar er is niet alleen een Minister van Marine, maar ook — en dat voelen we duchtig! — een Minister van Financiën!

III.

XVII. *Onvoldoend beschermde schepen.*

Bij de beschouwing over de kleine pantserschepen voor binnenlandschen dienst is reeds met een enkel woord melding gemaakt van de door den Minister in zijn marine-organisatie opgenomen kanonneerbooten. Niet minder dan 14 dusdanige vaartuigen, alsmede 3 ongepantserde monitors worden door ZExc. voorgesteld.

De kanonneerbooten zullen schepen zijn van 475 of 360 ton W.V., met een snelheid van 11.74 mijl. Bewapend met IV kns van 7.5 M. en IV van 3.7 M. [1]) hebben ze een pantserdek van 25 mM. Vier hunner zullen gestationneerd zijn in de stelling den Helder, zes andere in de zeegaten van Goeree, en vijf in de Zuiderzee.

De drie ongepantserde monitors zijn bestemd voor de verdediging der Zuiderzee. En al ware 't slechts om van de zwakke monitors bevrijd te blijven, zou men wenschen dat morgen reeds een aanvang werd gemaakt met het droogmaken van de Zuiderzee, want als deze gedempt is, zullen de drie ongepantserde monitors worden vervangen door twee kleine pantserschepen voor de binnenlandsche defensie.

De monitors missen den pantsergordel, die anders juist als

1) Uit de Memorie van Toelichting blijkt niet duidelijk, of deze IV kns. van 3.7 cM. evenals op de monitors zullen worden vervangen door II kns van 7.5 cM.

n der eerste eigenschappen van een monitor wordt beschouwd, hebben voor alle bescherming een pantserdek van 50 mM. bewapening bestaat uit I kn. van 21 cM. vooruit, I kn. van cM. achteruit en IV kns. van 7.5 cM.

De benaming Cavite-vloot, waarmede adm. MAC-LEOD in t „Nieuws van den Dag" de flottielje-vaartuigen voor Indië stempelt, is ook op de kanonneerbooten ten volle van toepassing.

Welk nut is van deze vaartuigen te wachten?

Kunnen ze steunen op hun pantser of zwaar beschermend k? Geenszins. Hun 25 mM. dik dekpantser is niet eens in aat de projectielen uit de 7.5 cM. snelvuurkanonnen te weren.

Munten zij dan uit door zeer sterke bewapening? Evenmin. unne bewapening komt overeen met die der torpedojagers n het buitenland.

Kunnen ze dan, evenals de torpedobooten, in hunne snelid hun kracht zoeken? Ook al niet. Hun vaart is zoo traag, t ieder vijandelijk schip hen in snelheid overtreffen zal.

Met alle recht mocht de „N. Rott. Ct." dan ook schrijven, t de ongepantserde monitors en de kanonneerbooten het vakke punt uitmaken van de marinebegrooting. Eenige torpebooten groot model, aangevuld desnoods met enkele zeer nelle vaartuigen, bewapend met middelbaar of licht snelvuurschut, zouden waarlijk niet behoeven onder te doen voor onitor of kanonneerboot.

Als voorbeeld van zulk een vaartuig zou men kunnen wijn bijv. op „Corrientes", den Argentijnschen torpedokruiser n 250 ton en 1.5 dM. diepgang, bewapend met I kn. van 5 cM., III van 5.7 cM., III lanceerinrichtingen en loopend een nelheid van 27 mijl.

Een prachtig type is ook de Braziliaansche torpedokruiser Tupy". Die diepgang is 3.1 dM., de waterverplaatsing 1030 n, de bewapening bestaat uit II kns. van 10 cM., VI van 5.7 M., II onderwater- en I bovenwaterlanceerinrichting. Deze ruiser heeft een pantserdek van 25 mM. en loopt ruim 23 mijl.

De kanonneerbooten mogen uitmuntende schepen zijn voor et uitoefenen van politietoezicht en zeer goed kunnen dienen s stationschepen voor onze West-Indische bezittingen, maar oor ons Land? . . . We gaan „Atjeh", „Tromp" verkoopen, eleidelijk zal voortgang worden gemaakt met de opruiming er andere verouderde schepen, en we krijgen een 17 tal andere l even onvechtswaardige schepen terug! Waarlijk, het is te opén, dat alsnog door ZExc. Jhr. RÖELL alle monitors en inistens 10 kanonneerbooten van zijn marine-organisatie-plan ogen worden afgevoerd.

Zondert men de kanonneerbooten en monitors uit, dan oet blijde erkend worden, dat, wordt de marine-organisatie oor onze Kamers in princiep goedgekeurd en aangenomen, wij a een tiental jaren in het bezit zullen zijn van een uitmun-

hoedanigheden van „Don Carlos", en „Newark" en onlangs heb ik in „De Tijd" de superioriteit van „Don Carlos" nog geleveerd, maar „het schadelijke" van de toevoeging van twee schepen type „Koningin-Regentes" met hun 16-mijlsvaart aan de 4 pantserdekschepen type „Holland" met hun 20-mijlsvaart kan ik niet inzien.

Andere diensten zullen worden gevorderd van de „Holland", andere van de „Koningin-Regentes". Van de „Holland" zullen kruiserdiensten (nader omschreven in mijn artikelen in „De Tijd"), van de „Koningin-Regentes", slag- of gevechtdiensten worden geëischt. Nergens vinden wij bepaald, dat „Holland" en „Koningin-Regentes" dezelfde diensten zullen hebben te presteeren. Hebben de kruisers hun *Schuldigkeit gethan*, dan moeten ze noodzakelijkerwijze op de slagschepen kunnen steunen.

Zonder den geachten schrijver bij al zijn verdere betoogen te volgen, veroorloof ik mij, twee door hem opgezette stellingen te bestrijden:

1°. „De kruisers type „Holland" zijn zeker wel opgewassen tegen het „Kortenaer"-type".

Noch wat bewapening, noch wat bescherming aangaat, kan deze stelling worden beaamd.

't Is waar, dat de kruiser „Holland" door zijn meerdere snelheid den strijd met de „Kortenaer" kan aanbinden of ontwijken. Ontwijkt hij den strijd, dan kan van overwinnen of verliezen geen sprake zijn, maar als hij den strijd aanbindt, dan MOET hij ten gronde gaan, gelet op bewapening en bescherming.

Met de „Holland" kan recht vooruit worden gevuurd uit I kanon van 15 cM. en II kanonnen van 12 cM.

En de „Kortenaer" vuurt vooruit met II kanonnen van 21 cM., II kanonnen van 15 cM. en II van 7.5 cM.!

Ook vanuit de breede zijde kan sterker worden gevuurd uit de „Kortenaer" dan uit de „Holland". De „Holland" kan vuren met II kn. van 15 cM., III van 12 cM. en II van 7.5 cM. De „Kortenaer" met III van 21 cM., I van 15 cM. en III van 7.5 cM.

En daarbij komt de bescherming. Geen der vuurmonden van de „Holland" is in staat commandotoren of 21 cM. kn. te beschadigen of te ontredderen, terwijl de „Holland" — al is de bescherming der snelvuurkanonnen ook 21 mM. zwaarder dan de kanonnen van 15 en 7.5 cM. op de „Kortenaer" — bij elk raakschot van de 21 of 22 cM. kanonnen van de „Kortenaer" ontredderd of verloren is!

„Kortenaer" en „Holland" hebben beiden een pantserdek van 50 mM., maar de „Kortenaer" heeft daarenboven een pantsergordel van 150 mM.

2°. „Ieder marine-officier zal met een kruiser type-„Vineta" den strijd gerust durven aanbinden tegen de „Koningin-Regentes".

Hierop kan ik volstaan met te antwoorden: Geen marine-officier zal zulk een strijd durven aanbinden.

F. J. H. EVERS.

Haarlem, 1 Dec. 1899.

komt mij echter gewenscht voor, hun, die in deze aangelegenheid belang stellen, eenigszins meer uitvoerig te doen zien, welke gevolgen de voorgestelde regeling voor de zeeofficieren hebben zal, terwijl ik zal trachten daarbij tevens aan te toonen, dat de Minister het doel om overplaatsingen te voorkomen op de voorgestelde wijze niet geheel zal kunnen bereiken; dat in de hooge rangen geheel onnoodig traktementswijziging wordt voorgesteld, omdat daardoor niet de minste verandering gebracht wordt in het motief, dat voor een of andere overplaatsing bestaat; en dat bovendien andere nadeelen op den voorgrond treden. Daartoe laat ik hieronder een overzicht volgen van de zeetraktementen 's jaars in de verschillende rangen en betrekkingen, zooals zij thans volgens het Koninklijk besluit van Maart 1898, no. 16, opgenomen in de „Verordeningen voor de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht", deel I, hoofdstuk I, zijn vastgesteld, waarnaast voor iedere betrekking het zeetraktement gesteld is, zooals het bij de nieuwe regeling worden zal. In dit overzicht zijn de zeetraktementen van vice-admiraal, schout-bij-nacht en adelborst 1e klasse weggelaten, omdat hierin geen verandering wordt gebracht. Bovendien zijn kortheidshalve eenige betrekkingen niet opgenomen, die zelden voorkomen, b.v. die van kapitein ter zee, Kommandant van het wachtschip te Amsterdam, of van een schip voor binnenlandschen dienst of instructie of van een logement- tevens instructieschip voor torpedisten, functiën die in den laatsten tijd steeds door kapitein-luitenants ter zee vervuld zijn; die van kapitein-luitenant ter zee, permanent lid van de commissie tot het examineeren van zeeofficieren, een functie, die gewoonlijk door een luitenant ter zee der 1e klasse vervuld wordt; enz. Ook de zeetraktementen der zeeofficieren, die aan het Departement der Marine in Oost-Indië gedetacheerd worden, zijn weggelaten, omdat die traktementen tot nu toe verband houden met de toelage, die in deze functiën toegekend wordt om het gezamenlijk traktement op een bepaalde som 's maands te brengen.

II.

Gaan wij nu aan de hand van dit overzicht voor iederen rang de voorgestelde wijzigingen na, dan zien wij, dat voor den rang van kapitein ter zee de zeetraktementen van de kommandanten der varende oorlogsschepen belangrijke verminderingen ondergaan.

Aan den kommandant van een divisie voor buitenlandschen dienst wordt f 900 à f 1100 ontnomen, terwijl de kommandant van een in Nederlandsch-Indië samengestelde divisie, bestaande uit drie of meer oorlogsschepen, geheel gelijk gesteld wordt met den kommandant van een schip alleen, en zijn traktement met f 2700 à f 2900 ziet verminderen.

De kommandant van een schip voor buitenlandschen dienst buiten de overzeesche bezittingen en de keerkringen heeft thans

EN EN BETREKKINGEN.	ZEETRAKTEMENT 's JAARS.	
	Bestaande regeling.	Voorgestelde regeling.
dant van het Koninklijk ut voor de Marine	f 1800	15 oudsten f 1600 overigen - 1400
dant van een wachtschip slands	- 1800	15 oudsten - 2100 overigen - 1900
dant van een schip voor andschen dienst in de over- e bezittingen en tusschen rkringen	- 2600	15 oudsten - 2100 overigen - 1900
ndant van een schip voor landschen dienst buiten de esche bezittingen en de keer- n	- 3200	Buitengaats: 15 oudsten f 3000, overigen - 2800 Binnengaats: 15 oudsten - 2100, overigen - 1900
ndant van een schip voor nlandsche verdediging of ter ing van zeemiliciens . . .	- 2600	15 oudsten f 2100 overigen - 1900
ndant van een schip voor nlandschen dienst of instruc- van een logement-, tevens ctieschip voor torpedisten .	- 2200	15 oudsten - 2100 overigen - 1900
officier aan boord van een schip zoowel in Nederland de overzeesche bezittingen.	- 1300	15 oudsten - 1800 overigen - 1600
officier aan boord van een voor buitenlandschen dienst buiten de overzeesche bezit- n.	- 1800	15 oudsten - 1800 overigen - 1600
lijk emplooi aan den wal met woning	- 1500	15 oudsten - 1600 overigen - 1400
lijk emplooi aan den wal zon- rije woning.	- 2000	15 oudsten - 2100 overigen - 1900
nt bij de Koningin	15 oudsten f 2300 overigen - 2100	15 oudsten - 2100 overigen - 1900
itenant ter zee 1e kl.		
ndant van een schip voor nlandschen dienst in de over- ne bezittingen en tusschen erkringen	- 1800	1e 40 tal f 1800 2e 40 tal - 1500 3e 40 tal - 1200
ndant van een schip voor nlandschen dienst buiten de eesche bezittingen en tusschen erkringen	- 2400	Buitengaats: 1e 40-tal f 2300, 2e 40-tal - 2000, 3e 40-tal - 1700 Binnengaats: 1e 40-tal - 1800, 2e 40-tal - 1500, 3e 40-tal - 1200

…GEN EN BETREKKINGEN.	ZEETRAKTEMENT 's JAARS.	
	Bestaande regeling.	Voorgestelde regeling.
…nt bij een vlootvoogd aan boord	f 800	1e 40-tal - 1300 2e 40-tal - 1000 3e 40-tal - 700
…nent lid van de commissie tot …examineeren van zeeofficieren	- 600	1e 40-tal - 1300 2e 40-tal - 1000 3e 40-tal - 700
…itenant ter zee 2e kl.		
…andant van een schip voor …enlandschen dienst in de over…che bezittingen en tusschen …eerkringen	- 1500	100 oudsten f 1000 overigen - 900
…andant van een schip voor …nlandschen dienst buiten de …zeesche bezittingen en tusschen …eerkringen	- 2100	Buitengaats: 100 oudsten f 1500, overigen - 1400 Binnengaats: 100 oudsten - 1000, overigen - 900
…andant van een schip voor …enlandschen dienst, binnen…lsche verdediging of instructie	- 1200	Buitengaats: 100 oudsten - 1500, overigen - 1400 Binnengaats: 100 oudsten - 1000, overigen - 900
…andant van een kostschip bin…slands	- 900	100 oudsten f 1000 overigen - 900
…e of oudste officier, of in gewo… dienst – doch niet uitsluitend …wachtdoend officier – geplaatst …e rol van het torpedo-instructie…logementschip te Willemsoord.	- 600	100 oudsten - 500 overigen - 400
…wonen dienst aan boord . . .	- 400	100 oudsten - 500 overigen - 400
…atst op folio van luitenant ter … der 1e klasse	- 500	100 oudsten - 500 overigen - 400
…lant bij een vlootvoogd aan boord	- 600	100 oudsten - 500 overigen - 400
…delijk emplooi aan den wal met …e woning	- 700	100 oudsten - 500 overigen - 400
…jdelijk emplooi aan den wal …der vrije woning	- 900	100 oudsten - 800 overigen - 700
…lant bij de Koningin	100 oudsten f 1500 overigen f 1300	100 oudsten - 800 overigen - 700

geëischt dan vroeger, en door de veranderde maatschappelijke toestanden, die hun invloed op het mindere personeel der marine hebben doen gelden, is ook de werkkring van den kommandant niet gemakkelijker geworden en worden hoogere eischen aan zijn karakter-eigenschappen gesteld. Laat men daarom bij een bevordering tot hoofdofficier, en vooral tot kapitein ter zee, meer dan dikwijls het geval is wikken en wegen, of een zee-officier wel volkomen berekend is voor de veel omvattende taak, die op zijn schouders wordt gelegd, maar laat men hem zijn betere bezoldiging gunnen en zijn prestige als kommandant niet benadeelen door hem in zijn geldelijke inkomsten te beknibbelen. Een ander nadeel, dat de mindere bezoldiging aan boord en de hoogere aan den wal mede zal brengen is, dat het streven van sommigen, om, zooals men het noemt, „een baantje aan den wal" meester te worden, zeker zal toenemen.

Dat, zooals boven reeds werd opgemerkt, de nieuwe regeling der zeetraktementen op overplaatsingen en verwisselingen van kapiteins ter zee onderling geen invloed zal hebben, is overigens duidelijk. Tot nu toe rouleeren de aan boord geplaatste kapiteins ter zee ook evenmin met die, welke aan den wal geplaatst zijn, op grond van verschil in traktement. Bij de plaatsing van iederen kapitein ter zee geven andere en geheel op zich zelf staande overwegingen den doorslag. En onder de op varende schepen dienende kapiteins ter zee blijft de toestand geheel dezelfde als thans, want in Oost-Indië b.v. zal het bevel over een divisie evengoed aan den oudsten der kommandeerende officieren worden opgedragen als dit thans het geval is, zonder dat het noodig is zijn traktement aan dat der andere kommandanten gelijk te stellen, en zonder dat het noodig is de traktementen van allen te verminderen.

Het door den Minister vooropgestelde beginsel „voorkomen van overplaatsingen" kan derhalve in geen enkel opzicht als motief gelden, om de traktementen der kapiteins ter zee te wijzigen.

Beschouwen wij vervolgens de betrekkingen, die aan zee-officieren met den rang van kapitein-luitenant ter zee kunnen worden opgedragen, dan worden ook hier de kommandanten der varende schepen het meest besnoeid. De kommandant van een divisie voor binnenlandschen dienst, die wel altijd onder de 15 oudsten zal behooren, ziet zijn traktement, aangenomen dat hij 2 maanden buitengaats is (wat hier zeker te hoog is gesteld), verminderen met f 850, de kommandant van een schip voor buitenlandschen dienst in de overzeesche bezittingen en tusschen de keerkringen met f 500 à f 700, de kommandant van een schip voor binnenlandsche verdediging, die nagenoeg altijd binnengaats is (zij kommandeeren nl. onze monitors), met f 500 à f 700. Voor de kommandanten der schepen voor buitenlandschen dienst buiten de overzeesche bezittingen en de keerkringen is de verhouding van den tijd buiten- en binnengaats zeer variabel. Aannemende, dat de kommandanten van de schepen, die het

zonder uitzondering tot het oudste 40-tal en zullen dus f 500 minder traktement ontvangen. Tot goed begrip van het verkeerde van dezen maatregel diene, dat dit nagenoeg altijd luitenants ter zee der 1e klasse zijn, die op de groote schepen geplaatst worden met de bedoeling om daarop te blijven, als zij tot kapitein-luitenant ter zee worden bevorderd. In Oost-Indië komen daarvoor dikwijls de oudste luitenants ter zee der 1e klasse in aanmerking, die reeds een kommandement van een flotille-vaartuig gehad hebben. Ten einde hen dus niet in traktement te doen achteruitgaan en *juist om overplaatsingen te voorkomen*, heeft men daarom eenige jaren geleden aan den luitenant ter zee der 1e klasse, die in deze positie verkeert, een zeetraktement gegeven van f 1800, en zijn traktement dus gelijk gemaakt aan dat van een luitenant ter zee der 1e klasse, die kommandant is. Door hun groote traktementsvermindering zal voortaan *een bron van overplaatsingen ontstaan*. Ik acht dit wel het meest inconsequente punt van de geheele regeling.

Verder zij nog aangeteekend, dat het zeetraktement van de luitenants ter zee der 1e klasse, die aan den wal geplaatst zijn, voor de oudsten eene belangrijke verhooging van f 400 en voor de jongsten een vrij belangrijke verlaging van f 200 zal ondergaan. Een verschil van f 600 tusschen de oudste en jongste luitenants ter zee der 1e klasse acht ik op zichzelf beschouwd ook te groot. In de opklimming der vaste traktementen, en ook in die van de zeetraktementen in de andere rangen, vindt men nergens zulke groote sprongen.

De luitenants ter zee der 2e klasse dienen nagenoeg altijd ondergeschikt, en beschouwingen over traktementen als kommandant en eersten officier zijn dus van minder belang. In het bijzondere geval, dat zij kommandant zijn, wordt echter hun traktement ook weder belangrijk besnoeid, terwijl ook een eerste officier er f 100 à f 200 bij inschiet. Dat echter in dezen rang de traktementen van een luitenant ter zee in gewonen dienst en als oudsten officier gelijk worden gemaakt, is een goede maatregel. Het is het eenige punt in de gansche regeling, waarmede ik mij kan vereenigen. De hoogere bezoldiging ler betrekking van oudsten officier geeft thans in Oost-Indië zeer likwijls aanleiding tot overplaatsingen en in het algemeen genonen is tegenwoordig de betrekking van oudsten officier op een flotillevaartuig niet van meer belang dan die van de meeste uitenants ter zee der 2e klasse in gewonen dienst aan boord. ntegendeel, de werkkring van deze laatsten is op de groote chepen dikwijls meer omvattend en belangrijk. Ook uit dien ioofde bestaat er dus geen reden meer den oudsten officier hooger e bezoldigen. De 100 oudste luitenants ter zee der 2e klasse in gewonen dienst zien bij de nieuwe regeling hun traktement vermeerderen met f 100, maar dat daarbij de luitenants ter zee ler 2e klasse, die aan den wal geplaatst zijn, hun traktement zien verminderen, is even ongemotiveerd als dat de meeste ler overige rangen aan den wal verhooging zullen krijgen.

MARINEBEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1900.

MEMORIE VAN ANTWOORD.

Organisatie en plan van aanbouw.

§ 1. De klacht van de enkele leden, wier gevoelen het eerst wordt medegedeeld, dat met de voor de marine gevorderde zware geldelijke offers nagenoeg niets is bereikt, werd door ondergeteekende reeds weerlegd in de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag over de begrooting voor het dienstjaar 1899. (Zie § 1, pag. 1).

Ook uit de Memorie van Toelichting tot *deze* begrooting kan blijken:

dat inderdaad de reconstructie der vloot groote vorderingen heeft gemaakt en tot staving hiervan veroorlooft ondergeteekende zich, hier nogmaals te wijzen op het feit dat op dit oogenblik — den stand van den bouw der beide in aanbouw zijnde pantserschepen voor den algemeenen en kolonialen dienst in aanmerking genomen — van het noodig geachte materieel ter waarde van 74.675 millioen gulden, aanwezig is voor eene waarde van 33.6 millioen gulden;

dat de schepen, bestemd om uitvoering te geven aan het Koninklijk besluit van 27 Juli 1896 (Staatsblad N°. 141), op den bepaalden tijd gereed zullen zijn en in 1902 — het jaar van het begin af aangegeven — in Oost-Indië zullen kunnen dienst doen;

dat, indien met den aanbouw wordt voortgegaan zooals die door ondergeteekende is voorgesteld, ieder volgend jaar genoegzaam schepen beschikbaar komen om in de geregelde aflossing van het auxiliair eskader te voorzien.

Ook meent ondergeteekende te mogen ontkennen dat ons de financieele kracht zoude ontbreken om onze zeemacht aan billijke eischen te doen beantwoorden. Van hetgeen ook daartegen aangevoerd is door de zeer vele andere leden, wier gevoelen in de 2de alinea is weergegeven, nam ondergeteekende met veel waardeering kennis en hij stemt daar volkomen mede in.

De som van 4.2 millioen gulden die ondergeteekende jaarlijks wenscht te bestemmen voor nieuwen aanbouw is noodig,

wikkeld heeft bij de jaarlijksche begrooting en niet, los van elk verband met die begrooting, bij de wet eene algemeene organisatie heeft voorgesteld.

Hij blijft echter bij zijne meening, dat de vaststelling bij de wet van eene dergelijke organisatie een goede regeling daarvan in den weg zoude staan en dus in strijd ware met 's lands belang.

De uitvoerbaarheid heeft hij zeer ernstig overwogen, maar niettegenstaande hij persoonlijk daartoe geneigd zoude zijn — omdat het voor den Minister veel gemakkelijker is om éénmaal in overleg met de Staten-Generaal een plan van organisatie vast te stellen, dan ieder jaar dezelfde zaken en dezelfde stellingen te moeten verdedigen — is hij er niet in geslaagd den weg daartoe te vinden.

Dat meerdere leden met ondergeteekende van meening zijn, dat vaststelling van eene orhanisatie van het materieel der zeemacht bij de wet of bij algemeenen maatregel van bestuur niet wenschelijk is, verheugt hem en had hij ook verwacht na de in 1897 mislukte poging van zijn toenmaligen ambtsvoorganger om de door dezen bewindsman voorgestelde organisatie bij algemeenen maatregel van bestuur te doen vaststellen.

Wel is waar is er herhaaldelijk van de zijde der Staten-Generaal op gewezen, dat eene dergelijke vaststelling noodig is om stelselloozen aanbouw te voorkomen, maar toen de minister Jhr. van der Wijck zijn voornemen te kennen gaf om aan zijne organisatie de gewenschte vaststelling te geven, werd algemeen de wensch geuit, dat daartoe niet zou worden overgegaan, en dit is natuurlijk. Eene vaststelling, hoe gewenscht ook, stuit bij de uitvoering op groote bezwaren; de snelle vorderingen der wetenschap en der techniek op dit gebied zijn beletselen voor het vaststellen eener organisatie, voor welker uitvoering een tijdperk van 10 jaren noodig is; zij zoude hare waarde zeer waarschijnlijk vóór dien tijd verloren hebben. Maar bovendien kan de Wetgevende Macht zich niet binden aan de geldelijke gevolgen aan de uitvoering van het geheele tienjarige plan verbonden, en daarom kwam het ondergeteekende voor, meer in 's lands belang te zijn om — zooals hij thans heeft gedaan, lettende op de eischen door de wetenschap gesteld en aan de ervaring getoetst — eene organisatie van het materieel der zeemacht te ontwikkelen en daaraan (rekening houdende met onze financieele krachten) een plan van aanbouw te verbinden, bij aanneming waarvan het voorgestelde geleidelijk zou kunnen worden bereikt.

Ondergeteekende ontveinst zich niet dat er veel kans is, dat nimmer het *geheele* plan tot uitvoering zal komen; andere toestanden en nieuwe uitvindingen op technisch gebied zullen in volgende jaren wellicht nieuwe eischen stellen aan het materieel; men denke slechts aan den nieuwen toestand welke het gevolg zal zijn van eene eventueele drooglegging van de Zuiderzee en, wat de uitvindingen betreft, aan de onderzeesche

kring van de schepen, die moeten dienen om de landmacht bij de verdediging te steunen. Dat plan, door de toenmalige Ministers van Oorlog en Marine goedgekeurd, is nu weder onderzocht, waar noodig herzien en daarna opnieuw vastgesteld; het overleg heeft zich uitgestrekt tot het geheele maritieme defensieplan.

Daar de stellingcommandanten te Willemsoord en Hellevoetsluis zeeofficieren zijn, is de innige samenwerking van de marine met de landmacht genoegzaam verzekerd.

Dat ditmaal gelden worden aangevraagd voor het materieel, uitsluitend bestemd voor de binnenlandsche defensie, vindt zijn oorzaak in de omstandigheid, dat de schepen voor Indië en den algemeenen dienst niet geschikt zijn voor de verdediging van de Goereesche zeegaten en dus speciaal daarvoor bestemd materieel moet worden aangebouwd, wil men de toegangen tot het hart des lands aan de zuidzijde niet openlaten.

Dat het oogenblik om gelden aan te vragen voor de binnenlandsche defensie en eene organisatie van het materieel ter sprake te brengen allerongelukkigst gekozen zou zijn, kan ondergeteekende niet inzien.

Het wetsontwerp tot samenstelling der landmacht heeft tot doel, het regelen van het personeel der militie, maar ondergeteekende vermeent, dat zulks geen reden mag zijn om te wachten met de reconstructie van het materieel der marine, dat in elk geval noodig zal zijn en waarop het personeel dat daarmede in oorlogstijd moet optreden, moet geoefend worden; daarom moet dit materieel aanwezig zijn te gelijk met het personeel dat er op moet dienen.

Naar aanleiding van hetgeen door verscheidene leden wordt betoogd: „dat de Minister blijkens het daaromtrent aangevoerde in de Memorie van Toelichting op deze begrooting en in die op de suppletoire begrooting voor 1898 aan de zeemacht eene rol toedenkt, die onze macht verre te boven gaat", merkt ondergeteekende met volkomen instemming van hetgeen daartegen van andere zijde werd ingebracht, nog het volgende op:

In de Memorie van Toelichting op de thans in behandeling zijnde begrooting, wordt het systeem van onze maritieme defensie zuiver defensief genoemd, maar eenige regels lager wordt gezegd, dat, „hoewel de verdediging zuiver defensief moet gevoerd worden, dat beginsel in geenen deele medebrengt, dat offensieve handelingen zijn uitgesloten", dat wil zeggen, dat hoewel de oorlogsschepen niet als eigenlijke bestemming hebben om in open zee tegen de schepen van den vijand op te treden, zich toch omstandigheden kunnen voordoen, die het voor eene goede defensie noodig maken, om op de kust den vijand afbreuk te doen.

Dat beginsel, hetwelk ondergeteekende het eenige juiste acht en waarvan daarom bij de samenstelling van het materieel moet worden uitgegaan, werd ook gehuldigd door de commissie benoemd bij Koninklijk besluit van 28 Maart 1890, nº. 18.

In het mondelinge debat over de supplètoire begrooting

c. Het in vereeniging met de landversterking nakomen van onze verplichtingen als neutrale staat, ten einde daardoor te voorkomen, dat op Nederlandsch grondgebied handelingen worden gepleegd, die ons in een oorlog kunnen medeslepen.

Hiervoor zijn bestemd en noodig alle defensieschepen, waarom reeds in vredestijd aan al het aanwezige materieel een post is aangewezen, waarheen het zich zal hebben te begeven bij mobilisatie tot handhaving der neutraliteit.

De beschouwingen ter zake worden in bovengenoemde Memorie van Toelichting als volgt vermeld:

„Ondergeteekende heeft de punten *a*, *b* en *c* in bovenaangegegeven volgorde vermeld, omdat het zijns inziens zeker de eerste plicht van een krijgsmacht is het grondgebied van den Staat te verdedigen tegen indringers, maar toch is hij van oordeel, dat een klein land als het onze, met beperkte strijdmiddelen, vooral moet zorgen, geen de minste aanleiding te geven dat eene vreemde mogendheid rechtmatige reden tot klachten heeft wegens het door ons niet nakomen der neutraliteitsverplichtingen.

„Breekt dan toch eenmaal het oogenblik aan dat ons land in den strijd wordt gewikkeld, dan moet de Marine sterk genoeg zijn om te zamen met de landmacht, den vijand het forceeren van onze accessen te water en het daardoor ernstig bedreigen van onze reduitstelling, te beletten.

„Zoowel in de hierboven onder *c* aangegeven omstandigheden als voor die onder *a* en *b* vermeld, zal een zeker aantal zeewaardige schepen een onmisbaren factor van succes uitmaken; wat *a* en *b* betreft, omdat die schepen te zamen met torpedobooten den vijand zullen dwingen eene groote macht te ontwikkelen en hem geen oogenblik rust zullen gunnen, als hij zich in de nabijheid der kust bevindt.

„De wetenschap toch, dat er zich binnen onze banken eenige betrekkelijk groote en zwaar bewapende schepen met torpedobooten bevinden, die gereed zijn om bij elke gunstige gelegenheid een kans te wagen om hem afbreuk te doen, zal hem het verblijf op onze kusten op den duur zeer moeilijk, zoo niet onmogelijk maken en hem wellicht dwingen om te spoedig, voor hij nog geheel gereed is, eene rechtstreeksche poging te doen om binnen te dringen.

„Onmiddellijk gemobiliseerd en klaar om te strijden zullen goed gewapende gepantserde schepen, die onder alle omstandigheden in de zeegaten kunnen optreden — en dit stelt wat de zeewaardigheid betreft even zware eischen als optreden in zee — den vijand kunnen beletten, om bij verrassing, vóór zijne hoofdmacht op de kust aanwezig is en vóór onze landversterking geheel op oorlogsvoet is gebracht, onze vaarwaters te forceeren.

. . . .

„De wetenschap, dat hij (de vijand) voor de zeegaten komende

lijkheid worden, waarom medewerking van de zeemacht daartoe onmisbaar is.

Naar het oordeel van den Minister van Oorlog kan voorshands worden volstaan met de thans aanwezige kustversterkingen, en er zijn dan ook van hem geen voorstellen te verwachten tot het brengen van ingrijpende wijzigingen in bewapening en bescherming van de bestaande werken.

Genoemde Minister is van meening dat — voor zoover de doode strijdkrachten betreft — zijn streven voorloopig bijna uitsluitend gericht moet zijn op de voltooiing der Stelling van Amsterdam.

Het door enkele leden opgemerkte, dat hierbij opnieuw blijkt de noodzakelijkheid om de kustforten en torpedoversperringen onder het beheer van het Departement van Marine te brengen in het belang eener betere samenwerking met het drijvend defensiematerieel, kan ondergeteekende niet toegeven, daar die samenwerking ook bij den tegenwoordigen toestand geheel verzekerd is.

Stelling van den Helder.

Het aanwezig zijn van eene zeemacht in de vaarwaters van de Stelling van den Helder, zooals door ondergeteekende als minimum noodig wordt geacht, belet eenigen vijand om met eene geringe scheepsmacht die vaarwaters te blokkeeren, wat vooral bij het begin van een oorlog van groot belang wordt geacht, terwijl eene blokkeerende groote vijandelijke macht, wetende welke gevaren haar van binnen kunnen bedreigen, de grootste omzichtigheid en waakzaamheid moet betrachten, en daardoor steeds in onrust wordt gehouden.

De zeegaten van den Helder leenen zich zeer goed tot het doen van uitvallen tegen eene blokkeerende vijandelijke vloot. Het behoeft toch wel geen betoog, dat onze schepen geen ernstigen uitval zullen doen wanneer de kans op succes gering is, daar zij dan gevaar loopen om tot het vervullen van hun hoofdtaak bij de verdediging niet meer in staat te zullen zijn.

Het geopperde bezwaar tegen de opneming in het organisatieplan van de 5 pantserschepen type „Koningin-Regentes", en de meening, dat met minder kostbare schepen kan worden volstaan, meent ondergeteekende reeds bij de aanbieding der suppletoire begrooting van 1898 te hebben weerlegd, waar hij heeft aangetoond, dat zijn systeem, om die schepen tevens voor de landsdefensie te benutten, goedkooper is dan afzonderlijke schepen daarvoor aan te bouwen.

Wat betreft dan grooteren kolenvoorraad van deze schepen, verwijst ondergeteekende beleefd naar de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag van de suppletoire begrooting van 1898, waar hij heeft gezegd:

„Het zooveel grootere Indische schip toch, is *wèl* en volkomen geschikt voor de Nederlandsche defensie. Hoewel de

kon houden. Hij constateerde daarmede slechts een feit en heeft zich toen dan ook niet uitgelaten over de vraag of zijns inziens dat openhouden kan plaats hebben, en nog minder welke scheepsmacht daarvoor gevorderd zou zijn. Van eene veranderde zienswijze kan dan ook in het geheel geen sprake zijn.

Om te voldoen aan den geuiten wensch, om nader in het licht te stellen dat voor de verdediging van den toegang tot den Nieuwen Waterweg het aldaar aanwezige fort met toevoeging van een drietal torpedobooten (en een kanonneerboot, beleefde referte de Memorie van Toelichting, bladz. 3) voldoende zal zijn, zou ondergeteekende de geheele Memorie van verdediging van dat vaarwater moeten overleggen, wat hij in het belang der landsdefensie niet raadzaam acht.

Zeegaten van Goeree, het Hollandsch Diep en het Volkerak.

De door ondergeteekende hier noodig geachte 3 kleine pantserschepen zijn in het bijzonder bestemd voor de verdediging van de zeegaten van Goeree, en kunnen ook bij de aanwezigheid van een fort bij het Hellegat en een fort bij het Zuiderdiep niet worden gemist. Die schepen kunnen als verplaatsbare forten worden benut, daar waar zij noodig worden geacht, waardoor de verdediging krachtiger kan worden gevoerd dan door een of twee forten op den wal van Goeree.

De Minister van Oorlog deelt het gevoelen van ondergeteekende dat de meening, welke aan het slot van hetgeen omtrent deze zeegaten in het Voorloopig Verslag wordt medegedeeld van andere zijde, namelijk: „dat de aanleg van 2 forten tot verdediging van het Hellegat en van de Goereesche zeegaten, schepen als door ondergeteekende worden noodig geacht, niet overbodig zouden maken", juist is.

Beide Ministers erkennen intusschen gaarne dat de verdediging van een verruimd en verbeterd Hellegat *in hoofdzaak* behoort te worden opgedragen aan een fort, bijv. ter plaatse van het bestaande fort Prins Frederik, en dat na het tot stand komen van zulk een verdedigingswerk de overige thans bestaande sterkten bij Ooltgensplaat en op den Noordbrabantschen wal zouden kunnen vervallen.

Een tweede fort tegenover Hellevoetsluis te bouwen, achten zij, wegens de aanhoudende wijzigingen in richting en diepte van het binnengedeelte der zeegaten, in het bijzonder van het Aardappelengat, niet gerechtvaardigd; hier zal de zeemacht een veel belangrijker rol hebben te vervullen dan bij de verdediging van het Hellegat.

De bij deze Memorie gevoegde bijlage A geeft een overzicht van de veranderingen die het Aardappelengat sedert 1823 heeft ondergaan.

Ook omtrent het voor de verdediging van het Zuiderfrontier verder noodig geacht materieel is overleg gepleegd met het Hoofd van het Departement van Oorlog.

Materiëel voor Oost-Indië.

Betreffende de wenschelijkheid van het toevoegen aan het auxiliair eskader van schepen van het type „Koningin-Regentes", meent ondergeteekende zich te mogen refereeren aan het daaromtrent door hem aangevoerde bij de Memoriën van Toelichting en van Antwoord bij de suppletoire begrooting van 1898 en de mondelinge gedachtenwisseling over die begrooting, waaraan hij nog wil toevoegen, dat hoewel hij het ook als een groot voordeel zou beschouwen indien aan de schepen voor den Indischen dienst meer snelheid en meer middelbaar geschut kon worden gegeven, het hem nog niet gelukt is om het schip in dien geest te verbeteren met behoud van zijne nu bestaande, noodzakelijk geachte eigenschappen.

Tegenover de bewering dat de Kamer gelden voor den aanbouw van twee schepen van dat type heeft toegestaan, *niet* omdat zij met den Minister overtuigd was van de wenschelijkheid van toevoeging van die zwaarder gewapende pantserschepen, doch alleen omdat zij doordrongen was van de noodzakelijkheid van onverwijlde versterking der Indische scheepsmacht, meent ondergeteekende te mogen releveeren dat, volgens het Voorloopig Verslag op de suppletoire begrooting van 1898 „meerdere leden met den Minister en op de door hem aangegeven gronden van oordeel waren, dat wij in Indië naast snelloopende kruisers voor de verdediging van Java behoefte hebben aan enkele zwaardere schepen, en dat de aanwezigheid van dergelijke schepen bij de Indische scheepsmacht van zóó groot gewicht is, dat het voordeel van te kunnen beschikken over een homogeen eskader, geheel uit kruisers bestaande, behoort te worden prijsgegeven", terwijl daaromtrent in het Voorloopig Verslag der begrooting van 1899 o. a. op bladz. 8 voorkomt:

„De verschillende hier gevoerde beschouwingen vonden bij verscheidene andere leden geen steun. Meerdere hunner betuigden integendeel warme instemming met den voorgenomen bouw van een tweede pantserschip van het hierbedoelde type, overtuigd als zij waren, dat, op de gronden reeds bij de suppletoire aanvrage voor 1898 door den Minister uiteengezet, voor de verdediging onzer Koloniën enkele zwaardere schepen naast de bestaande pantserdekschepen niet kunnen worden gemist.

„Sommigen betreurden zelfs dat onze financieele draagkracht niet toelaat een nog krachtiger schip op stapel te zetten."

Materieel voor den algemeenen dienst.

Ondergeteekende meent hier nogmaals als zijne overtuiging te moeten uitspreken dat de schepen type „Koningin Regentes" zeker niet ten achter staan bij de kruisers, wat betreft hnnne geschiktheid voor den algemeenen dienst.

Alleen in snelheid zijn zij bij de kruisers in de minderheid, doch is deze factor, van hoeveel gewicht ook in sommige omstandigheden van actie, van minder overwegend aanbelang wat

Voor de beantwoording der vraag, waarom voor het vervullen der hoofdtaak bij de verdediging der Goereesche zeegaten, „het vuur der landbatterijen aanvullen en steunen", schepen worden gevorderd en niet met aan den wal opgesteld geschut kan worden volstaan, meent ondergeteekende beleefd te mogen verwijzen naar het daaromtrent hiervoren onder het hoofd: „Zeegaten van Goeree, het Hollandsch diep en het Volkerak" voorkomende; terwijl (beleefde referte bladz. 6, 3de alinea dezer Memorie) aanbouw van forten tot de verdediging dezer zeegaten voorloopig niet kan worden verwacht, en dus zonder de noodig geachte kleine pantserschepen de zeegaten in geheel onvoldoend verdedigbaren toestand zouden blijven.

Aangenomen mag worden, dat een vijand met het oog op bewapening der vesting Hellevoetsluis in hoofdzaak slechts pantserschepen zal benutten om in het Slijkgat en het Bokkegat door te dringen. Behalve een voldoend defensief vermogen tegen torpedobootaanvallen, moet daarom het of- en defensief vermogen van het hier bedoelde kleine pantserschip voldoende zijn tegenover de pantserschepen, die kunnen worden verwacht. Daarom achtte ondergeteekende het noodig het schip van een pantsergordel te voorzien, terwijl het vermogen van de vuurmonden, die de hoofdbewapening uitmaken, zóó moet zijn dat het pantser der te verwachten vijandelijke schepen op niet te geringen afstand kan worden doorboord.

De geringe diepte der Goereesche zeegaten vergunt slechts aan weinige der pantserschepen van vreemde mogendheden den toegang.

Van de vreemde pantserschepen, die met gunstige gelegenheid het Slijkgat (het diepste der beide Goereesche zeegaten) kunnen binnendringen, is het zwaarste pantser in smeedijzer uitgedrukt 540 mM. (slechts één schip) en daarop volgen 480 mM. en minder, welke beide genoemde pantserdikten respectievelijk op 1500 en 2000 M. door het kanon van 21 cM. van het kleine pantserschip kunnen worden doorboord.

De reden waarom het door ondergeteekende voor de verdediging der Goereesche zeegaten voorgestelde schip „pantserschip" wordt genoemd en niet „monitor" is gelegen in den vorm, daar van dit schip het voorschip geheel is opgetrokken. De „Reinier Claeszen" is een schip, wat den vorm betreft, tusschen monitor en pantserschip in en kan dus zoowel onder de eene als onder de andere soort worden gerangschikt.

Hoewel niet bestemd tot het doen van uitvallen, moeten echter deze schepen in de zeegaten kunnen ageeren, en daar in de Goereesche Zeegaten evenveel en dikwijls lastiger zee kan staan dan in de volle Noordzee, moet het schip, om ook onder ongunstige omstandigheden van zee en wind zijne batterij te kunnen gebruiken, voldoende zeewaardigheid hebben, waarom zijne afmetingen, in verband met de door ondergeteekende noodig geoordeelde pantsering, niet kleiner kunnen worden genomen.

gevechtswaarde aan de ontworpen kanonneerbooten nabij komen" wordt aangevoerd dat „integendeel de groote mogendheden tegenwoordig over een groot aantal torpedobootverwoesters beschikken van gelijken diepgang als de kanonneerbooten (2.5 M.), maar met snelheden van 30 tot 36 mijl, tegenover de 11¾ mijls proeftochtsnelheid van laatstgenoemde enz." . . . . en

„Voor het verrichten van veiligheidsdienst in de zeegaten is snelheid dan ook zeker als eene hoofdvoorwaarde te beschouwen."

Ondergeteekende kan zich niet met deze beschouwing vereenigen. Wanneer men het doen van eenigen veiligheidsdienst in het algemeen beschouwt, zal zeker snelle verplaatsing een gewichtige factor zijn; in onze moeielijk bevaarbare zeegaten, vooral wanneer, zooals in oorlogstijd, de gewone betonning is opgenomen, is evenwel groote snelheid van zeer ondergeschikt belang, daar het snel varen alsdan voor onze eigen schepen, die met de geheime merken en oorlogsbetonning bekend zijn, ongeraden is en de vijand, onbekend met die betonning en bedoelde merken, met zijne 30 en 36 mijls torpedobootverwoesters, zeker geen grootere vaart dan 5 à 6 mijl zal durven loopen.

Ondergeteekende meent, dat voor het tegengaan van het onderzoeken en betonnen onzer vaarwaters door den vijand, juist bedoelde kanonneerbooten zeer geschikt zijn, daar dit veelal nachtelijk werk zal zijn, waarbij groote vijandelijke schepen zich niet zullen wagen uit vrees voor onze torpedobooten. Geschiedt dit betonnen al bij dag onder beschermend vuur van vijandelijke schepen, dan gaat zulks uiterst langzaam en zullen onze kanonneerbooten in vereeniging met onze pantserschepen of monitors daartegen kunnen ageeren, waarbij de kanonneerbooten het voordeel hebben van zich op ondiepten te kunnen begeven waar de vijandelijke schepen ze niet kunnen volgen.

De over dag door den vijand gelegde betonning kan des nachts door onze kanonneerbooten weer worden opgeruimd, daar de vijandelijke schepen, zoolang onze torpedobooten nog intact zijn, het niet geraden zullen achten bij die nieuw gelegde betonning te ankeren.

De meening van sommige leden, dat de aan de kanonneerbooten toegedachte taak zou kunnen worden opgedragen aan torpedobooten en particuliere stoomers, deelt ondergeteekende niet.

Aan torpedobooten kan die taak niet worden opgedragen, omdat die voor geen andere diensten mogen worden gebezigd dan waarvoor zij zijn bestemd, daar men anders gevaar loopt dat die zoo teere vaartuigen juist op het gunstige oogenblik waarop zij moeten worden aangewend, daartoe niet in staat zijn door eenige kleine averij, bij het doen dier andere diensten opgedaan.

Particuliere vaartuigen zijn hiertoe ook ongeschikt, omdat zij geen pantserdek bezittende door enkele raakschoten met geschut van klein kaliber vermoedelijk reeds buiten gevecht worden gesteld.

gebied, waarop juist gedurende de laatste jaren zooveel vooruitgang plaats had, minder goed aan het doel beantwoordende vaartuigen zullen leveren dan buitenlandsche firma's, die niets anders bouwen dan torpedobooten en torpedobootjagers, en dus groote ondervinding op dat gebied hebben. Van die ondervinding gebruik te maken in het belang onzer defensie acht ondergeteekende zijn plicht.

Het is zijn voornemen, zoo hij de eer heeft alsdan nog aan het hoofd van het Departement van Marine te staan, het bouwen van de volgende torpedobooten, naar het model van deze eerstelingen, aan de binnenlandsche industrie op te dragen.

Zoolang nog het drijvend oorlogsmaterieel zoo dringend voorziening vordert, acht ondergeteekende zich niet verantwoord gelden aan te vragen voor een Koninklijk jacht.

Bestaand materieel.

§ 5. Ter voldoening aan het uitgedrukte verlangen om mededeeling te doen van de bestaande rapporten omtrent het nieuw aangebouwde materieel en speciaal omtrent de pantserdekschepen „Holland", „Zeeland" en „Friesland" worden hierbij overgelegd een bundel afschriften van het door de verschillende commandanten omtrent de schepen gerapporteerde, zoomede het XXIXste deel van de Mededeelingen betreffende het Zeewezen, waarin zijn opgenomen het „Overzicht der proeftochten met de genoemde schepen" en een rapport betreffende de eigenschappen van H. M. pantserdekschip „Zeeland". Ook is daarbij gevoegd het „Jaarboek" van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht 1897—1898", waarin o. a. op pag. 166 e. v. rapporten over „Friesland" en „Zeeland" voorkomen. [1]) In het jaarboek voor 1898—1899, dat thans voor den druk wordt gereedgemaakt, zullen de reeds ingekomen rapporten omtrent de verschillende schepen verder worden opgenomen.

Naar aanleiding van den door eenige leden te kennen gegeven wensch wordt als bijlage B aan de Kamer overgelegd eene lijst van de in de laatste vijf jaren voor rekening van het Departement van Marine aangeschafte schepen, vermeldende de werven waar zij zijn gebouwd en de voor die schepen gedane uitgaven: de laatste gesplitst naar de begrootingsartikelen, waaruit zij zijn gekweten en loopende tot 1 Januari jl., daar de opgaven omtrent het nog loopende jaar uit den aard der zaak niet kunnen worden verstrekt.

De meening van sommigen, dat het materieel op 's Rijks werf te Amsterdam gebouwd, veel minder goed voldoet dan dat, hetwelk door de particuliere werven is geleverd, moet door ondergeteekende zeer beslist worden tegengesproken. De schepen worden op de verschillende werven naar dezelfde plannen en voorschriften gebouwd en onder hetzelfde toezicht, terwijl de werklieden van

1) Deze bescheiden zijn ter griffie nedergelegd, ter inzage voor de leden.

Het logies voor de bemanning van de „Dolfijn" is zoo goed als het op een scheepje van die beperkte afmetingen kan worden ingericht. Dat de beschikbare ruimte op een dergelijk vaartuig niet toelaat aan de equipage hetzelfde comfort te geven als op de groote schepen ligt voor de hand.

De „Nautilus" kan als opleidingsschip voor de jongens niet worden gemist, omdat, willen de oefeningen geregeld worden gehouden en vrucht dragen, het oefeningsterrein gezocht moet worden in het sub-tropische klimaat op den Atlantischen Oceaan.

In de Noordzee is in den regel de weersgesteldheid te ruw en kunnen de oefeningen, wanneer men genoodzaakt is te gaan bijliggen, bij mist enz. niet tot haar recht komen, en zouden de jeugdige schepelingen, aan boord van de kleine brikken, vooral in den wintertijd, aan allerlei ongemakken zijn blootgesteld, die schadelijk zouden werken op de gezondheid en de ontwikkeling en den lust voor den zeedienst spoedig zouden doen verdwijnen.

Bij den laatsten zomertocht werden de oefeningen reeds dikwijls en dagen achtereen aan banden gelegd. Voor lange oceaanreizen zijn de brikken bovendien minder geschikt.

Wat de opmerking betreft, dat de „Nautilus" nog korten tijd geleden wederom zeer kostbare herstellingen heeft moeten ondergaan, zij het volgende aangeteekend. Genoemd schip onderging in September 1898 de gewone jaarlijksche voorzieningen. Te water gelaten in 1885, was dit schip sedert Februari 1886 voortdurend als opleidingsschip in dienst en onderging het in dit jaar de eerste meer belangrijke herstelling, voornamelijk bestaande in vernieuwing van versleten gedeelten der dekken en werkzaamheden in verband met het inwendig onderhoud van den romp, welke niet behoorlijk kunnen worden uitgevoerd in den korten tijd, die anders tusschen twee oefeningstochten beschikbaar is.

Personeel.

§ 6. Over onvoldoend gehalte der mindere schepelingen is ondergeteekende nooit eenige klacht ingekomen. De schepelingen van den tegenwoordigen tijd zijn in kennis en ontwikkeling de vroegere oude matrozen en beproefde zeelieden verre vooruit. Eerste- en voortgezette opleidingen worden te degelijk geleid, om daarvan geene in alle opzichten goede gevolgen te mogen verwachten. Onbevattelijke of zich slecht gedragende personen worden zoodra dit overtuigend is gebleken van de opleidingen verwijderd. Blijkt uit het vorenstaande dat het personeel wat oefening betreft, niet te wenschen overlaat, erkend moet worden dat het voor het meerendeel uit jonge menschen bestaat, wat intusschen geen ongewenschte toestand kan genoemd worden, al moet worden toegegeven dat om velerlei redenen langer in dienst blijven meer gewenscht zou zijn. Ondergeteekende wil dan ook gaarne de verzekering geven dat hij zal blijven voortgaan

rve te plaatsen. Hoewel ondergeteekende het nut van zulk een tregel niet onderschat, meent hij toch, dat aan de uitvoering varen verbonden zijn. Het zou een punt van overweging nen uitmaken of de gedwongen non-activiteit, die bij het tot d komen der voorgestelde regeling niet komt te vervallen, door oering van het hiervoor genoemde denkbeeld kan worden minderd. De belangrijke financieele gevolgen aan den maat-l verbonden, maken het niet mogelijk ten deze eenige toe-ging te doen.

De sterkte van het korps officieren-machinist is voldoende daar, waar de belangrijkheid van den dienst de aanwezig-l van een officier-machinist vordert, zulk een titularis te tsen. Uitbreiding van de sterkte zou meerdere gedwongen -activiteit ten gevolge hebben : een toestand voor de officieren-hinist hoogst ongewenscht.

Ondergeteekende kan niet inzien, dat het wenschelijk zou aan boord van de groote schepen kapiteins der mariniers belasten met de vorming van het personeel, hetwelk bestemd oor de niet op speciaal technische of nautische onderdeelen ekking hebbende diensten. Die vorming is thans in handen zeeofficieren en luitenants der mariniers; de resultaten zijn stig en geven geen aanleiding om wijziging in de regeling te brengen.

Aangezien bij de Zeemacht het pensioensbedrag verband lt met den rang en de anciënniteit in den rang en niet af-kelijk is *van* of berekend wordt *naar* den grondslag van de ten bezoldiging, behoeft de omstandigheid, dat eene nieuwe ling der pensioenen in bewerking is, de voorgestelde trakte-tsregeling niet in den weg te staan.

De aan de voorgestelde regeling van de zeetraktementen zeeofficieren verbonden hoogere uitgaven zullen over het 1900 voor Indië f 1200 en voor Nederland f 7300 bedragen. rerhooging der verhoogde zeetraktementen en verhoogde jen zal over het jaar 1900 voor Indië f 106 500 en voor erland f 12 600 meer kosten.

De redenen, die pleiten voor de invoering van de voorge-le regeling der zeetraktementen van de zeeofficieren zijn neld in de Memorie van Toelichting. Het kan niet worden kend, dat door het in zee zijnde personeel, voornamelijk door ommandanten, groote verantwoordelijkheid wordt gedragen lat het ongerief aan de betrekking van zeeofficier verbonden dan sterk doet gevoelen. Aangezien echter door elkaar men ieder zeeofficier op zijn beurt vaart en dus de aan dien st verbonden bezwaren door ieder op zijn beurt gedragen den, kan in het aangevoerde geen argument tegen eene tementsregeling naar rang en anciënniteit gevonden worden.

In antwoord op de opmerking dat er veel voor te zeggen zijn, om aan de oudste officieren van elken rang hooger

›r Atjeh-toelagen, doch dat de maatregel wordt voorgesteld, n tegemoet te komen aan de ongenoegzaamheid van de inkom-en van het bij de vloot in Nederlandsch-Indië dienende perso-eel, een toestand, die minder gevoeld werd, toen aan een groot ge-elte van het personeel in Indië Atjeh-toelagen werden uitbetaald.

Nu door den gewijzigden toestand op Noordelijk Sumatra ›ze toelagen zullen ophouden, meende men het oogenblik aan-›wezen om tot den beoogden maatregel over te gaan. Doch ›lfs bij het blijven bestaan der toelagen, zou de doorvoering van ›n maatregel niet langer kunnen worden uitgesteld, dewijl ›vendien, bij het stelsel om de traktementen te regelen naar ıng en ancienneteit, het niet passen zou om een klein gedeelte an het personeel hooger bezoldiging te doen genieten dan het olgens dat stelsel toekomt.

Het verminderen van de scheepsmacht op Atjeh mag noch-ıns op de beoordeeling van den voorgestelden maatregel geen ıvloed uitoefenen, al kan niet ontkend worden dat het geheele edrag der uit te betalen toelagen bij de tegenwoordige samen-elling der scheepsmacht te Atjeh minder zou bedragen dan roeger; het totale bedrag der bezoldiging echter, dat bij de ieuwe regeling aan het personeel zal worden uitbetaald, zal itelijk niet hooger zijn dan hetgeen sedert tal van jaren werd enoten.

De aan de voorgestelde regeling verbonden hoogere uit-ıven bedragen voor Koloniën f 106 500.

Dat het niet in de bedoeling ligt aan de oudste drie kapi-ins der mariniers, aan de oudste acht officieren van gezond-eid der 1ste klasse en aan de oudste zes officieren van admi-stratie der 1ste klasse verhooging van verhoogd zeetraktement e te kennen, vindt zijn grond in de omstandigheid dat de voor-estelde maatregel beoogt tegemoetkoming in de ongenoegzaam-eid van de bezoldiging. Waar de bezoldiging voldoende geacht ordt, hetgeen bij de genoemde categorieën van officieren het eval is, wordt geen verhooging voorgesteld.

Dat de billijkheid zou eischen om aan de genoemde offi-eren ook de verhooging toe te kennen, aangezien de grond, 'aarop zij destijds gelijk zijn gesteld met de kapitein-luitenants ›r zee — nl. slechte promotie — nog onverzwakt aanwezig is, an ondergeteekende allerminst toegeven.

Bij raadpleging van de ranglijsten van de officieren der zee-ıacht zal men toch ontwaren, dat de oudste drie kapiteins der ıariniers, de oudste acht officieren van gezondheid der 1ste lasse en de oudste zes officieren van administratie der 1ste lasse gemiddeld zeker niet ouder officier zijn dan de boven in e ranglijst staande luitenants ter zee der 1ste klasse. Het erhoogd zeetraktement van de genoemde categorieën van offi-ieren zal bij invoering van den voorgestelden maatregel nog 50 's maands meer bedragen dan dat der in rang en ancien-eteit met hen gelijkstaande zeeofficieren en zij zullen dus be-ıngrijk in het voordeel blijven.

adres verleend aan de aldaar ontvangen brieven voor het personeel der vloot.

De te dezer plaatse in het Voorloopig Verslag besproken proefneming heeft plaats gehad aan boord Hr. Ms. pantserdekschip „Zeeland", gedurende de reis naar de West-Indische wateren en terug, van 1 Februari 1899 tot 26 Juli d. a. v.

De uitkomst dezer eerste proefneming moet verre van ongunstig worden genoemd, aangezien de aan boord verkregen statistische gegevens vermelden: 20 pct. geheel-onthouders; 20.45 pct. gedeeltelijk-onthouders voor meer dan de helft; 28,30 pct. gedeeltelijk-onthouders voor minder dan de helft en 31.25 pct. geheel-gebruikers.

Evenwel noemt de commandant zelf deze uitkomst niet geheel vertrouwbaar, omdat vijf van de geheel- of gedeeltelijk-onthouders (aan boord) gedurende de reis moesten worden gestraft voor dronkenschap aan wal.

Op grond van het verkregen resultaat heeft ondergeteekende voortzetting der proef op uitgebreider schaal wenschelijk geacht en daartoe een voorstel gedaan aan H. M. de Koningin. Bij Koninklijk besluit van 21 Augustus 1899, N°. 61, is de machtiging tot voortzetting der proef verleend, welke thans wordt genomen aan boord van Hr. Ms. schepen: „Koningin Wilhelmina der Nederlanden", „Tromp", „Zeehond" en „Dolfijn" en wederom zal genomen worden aan boord van de „Zeeland" gedurende de ophanden reis naar Zuid-Amerika en de West-Indische wateren.

Het hierbedoelde geval heeft, tengevolge van de straf van degradatie door den commandeerenden officier wegens de gepleegde feiten opgelegd, aanleiding gegeven tot het indienen van eene klacht door den gedegradeerden kwartiermeester, bij den krijgsraad tegen den commandant, over de hem opgelegde straf.

Het Hoog Militair Gerechtshof heeft daarop, bij dispositie van den 20sten October 1899, de tegen den klager ingebrachte beschuldigingen als bewezen aangenomen en diensvolgens de klacht ongegrond verklaard.

Reeds vroeger waren in eene andere maritieme directie omtrent denzelfden persoon, die toen nog matroos der 1ste klasse was, gelijksoortige rapporten als in het Voorloopig Verslag bedoeld, ingekomen. Ondergeteekende heeft toen geen voldoenden grond gevonden om aan te nemen dat de feiten, waarvan die matroos werd beschuldigd, werkelijk door hem zouden zijn gepleegd en is er toe overgegaan hem de bevordering tot kwartiermeester niet te onthouden, tot welken graad de matroos, vóór het inbrengen der beschuldigingen, was voorgedragen.

Uit het bovenstaande moge blijken dat, evenals met alle krijgstuchtelijke aangelegenheden behoort te geschieden, ook in gevallen als de bedoelde met groote nauwgezetheid en omzichtigheid, naar recht en billijkheid wordt te werk gegaan. Evenmin als iemand het slachtoffer mag zijn van eventueel valsche beschuldigingen, kan er sprake van zijn dat hij in dienst mag

In antwoord op de desbetreffende vraag deelt ondergeteekende mede, dat zooals o. a. ook vermeld is op bladz. 232 van het Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht 1897—1898, de kanonniers 1e en 2e klasse, welke aan den herhalingscursus deelnemen, met dezelfde soort vuurmond schieten waarmede het noodig geacht wordt het tot kanonnier in opleiding zijnde personeel te oefenen. De schietoefeningen met vuurmonden van grooter kaliber geschieden aan boord der actieve oorlogsschepen.

Het nemen van maatregelen voor de aanwijzing van kolenstations in Indië met het oog op oorlogstoestand behoort niet tot de competentie van den Minister van Marine.

Het is ondergeteekende echter bekend, dat, nu het zoogenaamd auxiliair eskader geleidelijk aan samengesteld wordt uit moderne oorlogsschepen en op de noodig geachte sterkte wordt gebracht, de tegenwoordige commandant der zeemacht in Oost-Indië, door zijn vroegeren werkkring in Nederland volkomen bekend met alles wat noodig is ter voorbereiding van den oorlogstoestand, in deze ook in Indië diligent is.

De proeven met een stelsel tot stoken van petroleumresidu, waarbij het verstuiven der brandstof vóór den mond der branders niet door mede-uitstroomenden stoom, maar door persdruk verkregen wordt, hebben een goeden uitslag opgeleverd; dientengevolge is van deze inrichting voorzien één der vier hoofdstoomketels (vlampijpketels) van het pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden", en zullen daarvan voorzien worden 3 van de 12 stoomketels (waterpijpketels) van elk der pantserdekschepen „Utrecht", „Gelderland" en „Noordbrabant", waarvan de aanbouw spoedig voltooid tot zijn.

De ervaring met zulk een inrichting bij waterpijpketels opgedaan, is echter nog niet zoover gevorderd als ten opzichte van vlampijpketels, daar tot nu toe voor de proefnemingen alleen beschikbaar was een der waterpijpketels van de torpedoboot „Empong", Rekening houdende met de mogelijkheid, dat wellicht eerlang in Oost-Indië de productie van petroleumresidu groot genoeg zal zijn, om op beschikbaarheid dezer brandstof in voldoende mate te kunnen rekenen, worden de proeven op dit gebied voortgezet.

Wat het gebruik van steenkolenbriquetten betreft, tegenover meerdere proeven met brandstof in dezen vorm bij de Nederlandsche marine genomen, welke een ongunstigen uitslag hebben opgeleverd, staat een enkel gunstig rapport; het is inderdaad moeilijker bij aankoop van briquetten zich van de goede qualiteit te verzekeren, dan bij aankoop van steenkolen. Intusschen blijft op brandstof in dezen vorm de aandacht gevestigd, daar briquetten, mits van goede qualiteit, gemak in het gebruik kunnen opleveren voor kleine vaartuigen, welke geen bepaalde of geringe bergplaats voor kolen hebben, zooals sommige stoom-

sloepen, en in die bijzondere gevallen, waar stapeling buiten de kolenruimen te pas mocht komen.

Of briquetten in gebroken en gedeeltelijk vergruisden staat zooals zij, na neerstorting in de verscheiden meters diepe kolenruimen der oorlogsschepen, zich bevinden, in mindere mate dan steenkolen aan zelfontbranding onderhevig zijn, is dezerzijds niet bekend. Daar de kolenruimen der oorlogsschepen voor een groot deel door gebogen of onregelmatige vlakken worden begrensd, is, ook bij zorgvuldige stuwing, het niet mogelijk, in zulk een scheepsruimte een even groote gewichtshoeveelheid briquetten te laden als Cardiffkolen; het verschil bedraagt 4 à 8 pct.

Inrichting en eindcijfer der begrooting.

§ 8. In het voorjaar van 1899 werd een wetsontwerp strekkende tot verhooging van de begrooting van het Departement van Marine voor dat jaar ln gereedheid gebracht en ingevolge Koninklijke machtiging bij den Raad van State aanhangig gemaakt. Het daaromtrent door dat Staatscollege aan de Koningin uitgebrachte advies maakte eene vernieuwde overweging van enkele principieele punten noodzakelijk, doch was inmiddels het jaar te ver gevorderd, dan dat het mogelijk ware, zelfs bij onmiddellijke behandeling en aanneming der voordracht door de Staten-Generaal, de invoering der wijzigingen in de boekhouding en van de contrôle daarop met 1 Januari 1900 te kunnen doen plaats hebben.

Ondergeteekende verkreeg daarop machtiging van Hare Majesteit het wetsontwerp aan te houden, met de bedoeling op het onderwerp nader bij afzonderlijke wet voor het dienstjaar 1900 terug te komen.

Aan dat voornemen hoopt ondergeteekende eerlang gevolg te geven, waarbij er op gerekend wordt de gewijzigde administratie met 1 Januari 1901 te doen ingaan.

Ondergeteekende teekent hierbij aan, dat het noodzakelijk is de invoering te doen voorafgaan door beschikbaarstelling op de begrooting van 1900 van de fondsen ter voorziening in de personeele en materieele middelen voor die invoering vereischt.

Uit de toelichting tot het betrekkelijk wetsvoorstel zal kunnen blijken van den uitslag van het nader onderzoek, waaraan ondergeteekende de voorstellen van de minderheid der Staatscommissie onderwierp.

Bij hem bestaat niet het voornemen de zaak op nieuw in studie te geven aan eene speciale commissie.

De meening van sommige leden, dat het comptabel beheer van het Departement van Marine *zonderling* moet worden genoemd, omdat op zijne begrooting van uitgaven ook restitutieposten worden vermeld, wordt door ondergeteekende niet gedeeld. Inderdaad moet onderscheid gemaakt worden tusschen ontvangsten — waarmede hier bedoeld zijn Rijksontvangsten —

en restitutiën, welke wegens gedane uitgaven of leveringen van een ander Departement van algemeen bestuur — van het Rijk dus — worden terugontvangen.

Daarbij moge nog worden aangeteekend, dat voor betalingen, welke uit de Indische begrooting worden gerestitueerd en welke restitutie in mindering strekt van de raming van de uitgaaf ten laste van de Marinebegrooting, deze bij elk artikel behoorlijk is omschreven.

Zoo heeft zulks voor de bij de artikelen aangegeven doeleinden plaats bij:

art. 2 (in het Voorloopig Verslag opgenomen bij art. 20) tot een bedrag van f 800; art. 10 f 2200 (in het Voorloopig Verslag gesteld op f 7700); art. 20 f 2020; art. 26 f 156 455 (in stede van f 274 000 in het Voorloopig Verslag aangegeven); art. 27 f 28 738; art. 28 f 35 521; art. 29 f 10 986; art. 30 f 15 618; art. 31 f 1 588 811,40 (bladz. 44) en f 28 000 (bladz. 46); art. 68 f 9540 en art. 69 f 11 660.

Dat bij art. 31 weer een andere methode van boekhouding zoude zijn gevolgd en daar een deel der uitgaven *niet* vermeld, doch verwezen zoude zijn naar hoofdstuk I der begrooting van Nederlandsch-Indië, moet op een misverstand berusten. Op bladz. 44 toch van den uitgewerkten en toelichtenden staat, staan onder het hoofd „A. *Zeemacht in Oost-Indië*", onder verwijzing mede naar de bijlage D, onder AI en AII, uitgetrokken o.a. de zeetraktementen van het personeel voor het auxiliair eskader en de Indische militaire marine, waarop dan volgt de aanwijzing, in overeenstemming met den concept-uitgewerkten en toelichtenden staat, behoorende bij het verslag der Staatscommissie van 1895, dat die kosten worden gebracht ten laste van de begrooting van Nederlandsch-Indië, terwijl voorts op dien staat worden afgetrokken de in mindering strekkende zeetraktementen, soldijen, toelagen enz. van naar Oost-Indië per particuliere gelegenheid uitgezonden en van daar terugkeerend personeel.

Ter beantwoording van de vraag of het niet wenschelijk ware op hoofdstuk VI onder de uitgaven *alle* uitgaven op te nemen en de ontvangsten, waaronder ook de restitutiën van andere Departementen van algemeen bestuur, te verantwoorden onder de middelen, veroorlooft de ondergeteekende zich het volgende aan te voeren. Afgescheiden dat niet kan worden ingezien dat daardoor meerdere duidelijkheid en betere contrôle van de begrooting zoude worden verkregen, immers ook de verantwoording der restitutiën is aan het toezicht der Algemeene Rekenkamer onderworpen, zal het zeker wel geen nader betoog behoeven, dat in verband met eene zoo zeer gewenschte afscheiding van de uitgaven ten laste van de Nederlandsche Staatsbegrooting en van de Indische begrooting, het om geen enkele reden aanbeveling kan verdienen de Nederlandsche Staats-(Marine) begrooting te belasten met de uitgaven voor vaste en zeetraktementen, soldijen en toelagen van het personeel *gedetacheerd bij*

weder voor den dienst gereed te maken en de noodige herstellingen te doen ondergaan.

Art. 15. Van het sub *e* genoemde bedrag ad f 71 350 voor aanschaffing en herstelling van gereedschappen is een som van f 51 350 benoodigd voor materieel ten dienste van het pantserschip „Koningin Regentes" en de in aanbouw te brengen torpedobooten en f 20 000 voor materieel van den magazijnsvoorraad als: gereedschappen, vaseline, glycerine, dekkleeden, kardoessaai, kardoeszijde, enz.

De som van f 206 000 voor den magazijnsvoorraad in art. 15 begrepen is over de verschillende onderdeelen te splitsen als volgt:

aanschaffing, herstelling en wijziging van geschut en affutage	f 14 000
aanschaffing, herstelling en wijziging van vuur- en blanke wapenen en ledergoed	„ 8 000
aanschaffing en herstelling van projectielen .	„ 41 000
aanschaffing en herstelling van vuurwerken .	„ 52 000
aanschaffing en herstelling van gereedschappen.	„ 20 000
aanschaffing en vermalen van buskruit . .	„ 67 000
kosten van vervoer, beproeving, begeleiding, bewaring en keuring	„ 4 000
Totaal . . .	f 206 000

Op de begrooting voor 1899 werd voor den magazijnsvoorraad op een bedrag van f 226 910 gerekend.

Art. 20. Ondergeteekende acht het niet noodig voor de Rijkswerven door den Staat een lichaam in het leven te doen roepen tot officieele vertegenwoordiging der werklieden, in den geest als die bij de ondernemingen van den heer J. C. VAN MARKEN te Delft, gebrs. STORK & Co. te Hengelo en LOUIS REGOUT & Zn. te Maastricht bestaan.

Ten eerste ziet hij geen reden om voor deze categorie van dienaren van den Staat eene vertegenwoordiging te scheppen, die voor geen enkele andere soort van ambtenaren of beambten bestaat, en ten andere is er reeds in het jaar 1895 bij de Verordeningen voor 's Rijks werven voor gezorgd dat de mindere geëmployeerden en werklieden steeds in de gelegenheid zijn afzonderlijk of wel gezamenlijk hunne belangen en wenschen kenbaar te maken en te bespreken. Immers is bij art. 53 van het IIIde hoofdstuk dier Verordeningen bepaald:

„Mindere geëmployeerden en werklieden, die hunne persoonlijke of *collectieve* belangen, dan wel grieven of bezwaren wenschen ter kennis te brengen van of te bespreken met de hoofden der dienstvakken, waartoe zij behooren, zullen daartoe éénmaal per week in de gelegenheid worden gesteld en hetzij afzonderlijk, dan wel in deputatiën, tot die hoofden worden toegelaten.

„Bij die gelegenheid kan door belanghebbenden aangeboden of door het hoofd van het dienstvak gevraagd worden eene

loon waard zijn door meerdere geschiktheid dan de langer bij de werf dienende leerlingen.

Waar, zoowel bij particulieren als bij 's Rijks werven het leerlingstelsel bestaat, is het niet duidelijk waarom aan dat stelsel bij die Staatsinrichtingen ernstige gebreken zouden kleven, die bij particulieren niet worden aangetroffen. Slaan die gebreken uitsluitend op de toelating van volontairs, dan moge dienen, dat deze slechts in beperkten getale tot sommige werkplaatsen der werven worden toegelaten, doch alleen voor die ambachten, waarbij in de plaats hunner inwoning geen gelegenheid gevonden wordt om zich bij particulieren te bekwamen.

De aldus toegelaten volontairs moeten evenwel schriftelijk afstand doen van alle aanspraak op plaatsing als leerling vóór andere sollicitanten.

Ondergeteekende deelt niet de meening van eenige leden, die het uit een billijkheidsoogpunt wenschelijk achtten aan de werklieden op 's Rijks werven eenige dagen per jaar verlof te geven, alleen omdat ook aan de mindere geëmployeerden eenige verlofdagen kunnen worden verleend. De gemiddelde werktijd op de Rijkswerven is korter dan voor nagenoeg elke andere werkplaats in ons land gebruikelijk is. Het aantal *werkuren* bedraagt 2800 per jaar; terwijl voor $6^1/_2$ dag, waarop de arbeid stilstaat — de Nieuwjaarsdag, de Christelijke feestdagen, op werkdagen vallende en een halve dag bij het geboortefeest van de Koningin — het loon blijft doorloopen. Op welken grond de berekening steunt, dat de werklieden circa 45 uren te veel arbeiden, is niet duidelijk; als benaderd gemiddelde werktijd wordt 9 uren aangenomen, en naar dien maatstaf wordt niet alleen het verzuim, maar ook het overwerk berekend.

Ten opzichte van de verzuimen voor het te laat te werk komen kan worden medegedeeld, dat vóór het verschijnen van het Voorloopig Verslag 's Ministers aandacht door de betrokken marine-autoriteit reeds gevestigd was op de onblllijkheid, welke het gevolg is van de in het Verslag vermelde omstandigheid. Op voordracht van den ondergeteekende werd bij Koninklijk besluit van 24 November 1899, N°. 52, bepaald, dat toelating tot de werf nog kan plaats hebben uiterlijk tot één kwartier nadat de poorten gesloten werden, doch dat voor dit te laat komen één uur verzuim zal berekend worden.

De bureau-oppassers bij 's Rijks werf te Amsterdam wendden zich destijds tot 's Ministers ambtsvoorganger, ten einde in het bezit te worden gesteld van uniformkleeding. Hierop werd afwijzend beschikt.

Vermits aan de verstrekking van kleeding geen dienstbelang verbonden is, bestaan er voor ondergeteekende geen termen, op die afwijzende beschikking terug te komen. Wanneer de bureau-oppassers gedurende de werkuren er in den regel netter gekleed uitzien dan de overige werklieden, is dit in hoofdzaak toe te

zaak reeds geheel kan worden overzien en definitief door ondergeteekende tot aanvraag van de benoodigde sommen kan worden besloten. De studie van dit onderwerp, heeft door de vele en zeer uiteenloopende eischen en de bezwaren aan het beschikbare terrein verbonden, meer tijd gevorderd dan men aanvankelijk vermeende; vermoedelijk zullen ook de kosten in verband met de eischen, die men aan eene moderne kazerne dient te stellen, belangrijk hooger blijken te zijn dan men bij het eerste opvatten van het plan verwachtte.

IIIDE AFDEELING.

Art. 27. De briefwisseling met den commandant van de zeemacht gevoerd, betreffende de inkrimping van het in Oost-Indië dienende aantal officieren van administratie en de daaromtrent ontvangen adviezen, hebben ondergeteekende tot de overtuiging gebracht, dat die maatregel ten zeerste zou strijden tegen het belang van den lande en van het personeel. Op dien grond is gelast dat de proef niet zou doorgaan. Zij is dientengevolge niet tot uitvoering gekomen en is er dus geen sprake geweest van een aanvankelijk succes.

Dat voor 1900 op 2 adjunct-administrateurs minder gerekend kan worden dan voor 1899 is een gevolg van de omstandigheid dat in 1898 en 1899 geen adjunct-administrateurs zijn aangesteld en dat de nieuwe opleiding eerst in 1900 jongelieden zal afleveren.

Uit de vermindering kan dus niet afgeleid worden dat de Regeering niet ongeneigd zou zijn om tot de inkrimping van het korps officieren van administratie over te gaan.

Art. 28. Het lag volstrekt niet in de bedoeling om door het minder ramen van 7 officieren van gezondheid der 2de kl. vooruit te loopen op de bij deze begrooting voorgedragen organisatie. De sterkte van de officieren van gezondheid der 2de klasse bedroeg de laatste jaren gemiddeld 26; mindere raming was dus gewettigd.

De mededeeling, dat de vastgestelde sterkte geleidelijk in overeenstemming zal gebracht worden met de organisatie, ziet op de toekomst; begin van uitvoering is aan dezen maatregel nog niet gegeven.

De ondergeteekende kan niet inzien, dat het beter ware geweest voor de invulling van kolommen 20 en 21 van bijlage Q de beslissing der Staten-Generaal af te wachten. Deze kolommen geven een gespecificeerd overzicht van hetgeen ingevuld is in de kolommen 3 en 4, bladz. 8, 9 en 10 van de Memorie van Toelichting.

Kolom 21 kwam het vorige jaar reeds voor op den bij de begrooting overgelegden geheimen staat.

Art. 31. Waar de ondervinding der laatste jaren overtui-

ieder jeugdig stoker in 6 weken slechts 4 maal alleen stoken is ondergeteekende niet duidelijk.

In afwijking van de hier bedoelde leden verwacht de ondergeteekende van de opleiding van jongens tot stoker en werkman, aan boord van het instructieschip te Amsterdam, zeer veel heil, omdat hij herhaaldelijk de verkregen resultaten met een onbevooroordeeld oog heeft aanschouwd en bovendien zeer groot vertrouwen stelt in de omtrent deze opleiding ontvangen rapporten van den vice-admiraal, directeur en commandant der Marine te Amsterdam.

Over de practische ontwikkeling, zoowel als stoker als in de hoedanigheid van werkman, mag terecht groote voldoening en tevredenheid worden uitgesproken. Wanneer men bedenkt dat de jongens onder voortdurend nauwlettend toezicht staan; dat alle zorg aan hunne ontwikkeling wordt besteed; dat zij dag aan dag met ijver werkzaam zijn en zij zich zonder uitzondering hebben gekenmerkt door het streven om goed vooruit te komen; dat de werkstukken door de jongens vervaardigd de beste getuigenis afleggen tot staving van het bovenstaande; dan is er inderdaad alle reden om tevreden te zijn.

De voorloopige proef, die 6 maanden duurde, moest strekken om over de voorloopige uitkomsten betreffende ijver, volhardingsvermogen en vorderingen te doen oordeelen. Die voorloopige uitkomsten waren van dien aard, dat niet te twijfelen viel aan hetgeen de toekomst zou opleveren en ondergeteekende verheugt zich de opleiding, ingevolge de ontvangen adviezen van den vlagofficier voornoemd, te hebben in 't leven geroepen.

Wat het physiek der jongens bij deze opleiding aangaat, zal men wel willen aannemen dat niet een ieder die zich aanmeldt om als stoker over te gaan, wordt toegelaten. Middels een nader geneeskundig onderzoek, worden uit de gegadigden met zorg de physiek krachtigste gekozen.

Het handwerk van stoker is geen zwaarder arbeid geworden dan het vroeger was. De zware taak werd veroorzaakt door de zeer hooge temperatuur op de stookplaatsen en in de machinekamer onder het pantserdek. Door de toepassing van HOWDEN's trek en beter en krachtiger ventilatie, is men er thans in geslaagd de temperatuur in de genoemde scheepsgedeelten aanzienlijk te verlagen, hetgeen aan den algemeenen gezondheidstoestand en de opgewektheid van het personeel beduidend zal ten goede komen.

Ter zake van het in het Voorloopig Verslag voorkomende, te weten dat met de opleiding, zooals die in de Memorie van Toelichting is omschreven, bezwaarlijk in betrekkelijk korten tijd eene kern van bekwame werklieden zal zijn te verkrijgen, in verband met de meening dat de cursus van 1 jaar duur te kort moet worden geacht, doet ondergeteekende opmerken, dat de opleiding van den toekomstigen werkman, na dat eerste cursusjaar, in geenen deele als geëindigd moet worden beschouwd.

verhooging der soldij. Het eerste middel is verworpen, omdat bij de afschaffing der eischen voor vakkennis met betrekking tot stokers der 2de klasse, het te voorzien was, dat een groot aantal zoogenaamde tremmers van de particuliere vaart zich voor werving zou aanmelden. Dit element was allerminst voor de marine gewenscht, zooals de geachte afgevaardigden, in de groote centra van scheepvaart woonachtig, naar ondergeteekende vertrouwt, gereedelijk zullen toestemmen. Na ontvangst van het handgeld waren van die lieden vele desertiën te wachten, om van andere ongewenschte eigenschappen te zwijgen.

Bij stijging der soldij moest rekening worden gehouden met het in de Memorie van Toelichting gezegde omtrent het totaal onvoldoende eener aanvangssoldij van f 15 per maand. Het scheen geraden geene al te karige vermeerdering te geven, waardoor tot eene minimum soldij van f 25 werd besloten.

De hoogere uitgaven, verbonden aan de financieele maatregelen ten behoeve van het stokerspersoneel bedragen:

voor Nederland	f 24 000
„ Nederlandsch-Indië. . . .	- 9 000
Totaal . . .	f 33 000

De hoogere uitgaaf voor verhoogde soldij in Indië bedraagt p. m. f 1000.

Ongetwijfeld ligt het in de bedoeling om onderscheid te maken tusschen de stokers afkomstig van de „Wassenaer" en de overigen, die door de werving zijn in dienst genomen. Zooals hierboven werd uiteengezet, worden eerstbedoelden inzonderheid opgeleid tot bekwaam werkman; de uit de werving gevormden zijn meer bepaald „de stokers" in engeren zin, die de vuren hebben te behandelen en den bepaalden stoomdruk moeten leveren en onderhouden. Voorts is hierboven ook gezegd waarom de „werkman" in gunstiger conditie is gebracht, maar tevens moet die bekwame werkman, als hij eenmaal is gevormd, voor den dienst behouden blijven, waartoe positie en bezoldiging, bij billijke behandeling en vooruitzicht op behoorlijk pensioen, de hoofdfactoren zijn.

De „stoker" zal, bij gebleken lust en aanleg, ook tot werkman worden gevormd, zooals in de Memorie van Toelichting is omschreven.

Van de mariniers zijn 63 man bij het stokerspersoneel overgegaan.

Op den 1sten Juli jl. bedroeg het te kort aan stokers:

61 sergeant-, 123 korporaal-stokers, 66 stokers der 1ste klasse en 179 stokers der 2de klasse voor bemanning van de vloot volgens het plan van ondergeteekende, moetende bij gereedheid van den aanbouw dat personeel voltallig en goed geoefend zijn.

Bij aandachtige beschouwing van het bovenstaande blijkt at de totale sterkte, die tot 1895 geleidelijk, zij het dan ook ingzaam, toenam, sedert is afgenomen en dat de oorzaak aarvan nagenoeg uitsluitend bij het aantal adspiranten moet ezocht worden. Deze vermindering moet voor een groot deel egeschreven worden aan de invoering van den driejarigen ursus bij de opleiding te Hellevoetsluis, tengevolge waarvan en studiejaar in tweeën werd verdeeld en in September 1897 6 en in September 1898 slechts 6 adspiranten de opleiding ebben verlaten. Vermeerdering van de sterkte van het korps achinisten kan alleen verkregen worden door aanvoer van nderen op, d. w. z. door het openstellen van een ruim aantal laatsen bij de opleiding.

Wordt er gezorgd voor een regelmatigen en behoorlijken anvoer van onderen op, dan behoeft van een vrijwillig verloop, oals tot nu toe plaats vond, geen ongunstige invloed verwacht e worden. Integendeel. Wanneer tot zekere grenzen personen it een korps verdwijnen, omdat zij elders een nog geschikter erkkring kunnen vinden, dan verheft dit vrijwillig verloop het orps en kan, indien deze goede kans om elders carrière te aken voldoende bekend is, de aanvoer naar dat korps in ooge mate worden bevorderd.

Bij den jeugdigen leeftijd waarop een betrekking wordt gekozen, is het van zeer groot belang ook voor ouders en voogden, oor talrijke voorbeelden te weten, vooral voor zeevarenden, at men na eenige jaren ook nog voor iets anders bruikbaar al kunnen zijn.

Voor de machinisten zal er zich zeker hoe langer hoe meer elegenheid opdoen om eene voordeelige plaatsing aan wal e krijgen, bij de enorme uitbreiding van het machinewezen.

Ondergeteekende gelooft dan ook niet dat het mogelijk zal ijn, welke practisch uitvoerbare gunstige bepalingen men ook ou maken voor de machinisten, om het vrijwillig verloop van $^1/_2$ pct. noemenswaard te doen verminderen.

Het is aan ondergeteekende nimmer gebleken dat op de ieuwere schepen niet afdoende in den dienst kan worden voorien door het machinekamer-personeel.

Op die schepen treedt een officier-machinist op als hoofd er machinekamer, aan wien behalve de wachtdoende machinisten, voor den algemeenen dienst is toegevoegd een hoofdmachinist of een officier-machinist. De oudste machinisten der ^{e} klasse treden op als chefs der wachten. Tot klachten of grieven gaf deze regeling tot nu toe geen aanleiding.

Wilde men de in het Voorloopig Verslag aangeprezen regeling invoeren, dan zou — aannemende dat een voldoend aantal geëxamineerde machinisten aanwezig was — bevordering van een groot aantal machinisten tot officier-machinist en tot hoofdmachinist moeten volgen. De wachten zouden dan gecommandeerd worden door dezelfde personen, die alleen een anderen rang zouden bekleeden. Dat hierdoor de dienst zou gebaat

zoomede aan minderen in het bezit van het certificaat van goed gedrag of daarvoor voorgedragen, drie maanden en aan minderen niet in het bezit van het certificaat van goed gedrag noch daarvoor voorgedragen, twee maanden voorschot op de soldij verstrekt.

Aan matrozen, mariniers, tamboers en pijpers der 3de klasse, niet in het bezit van genoemd certificaat noch daarvoor voorgedragen, lichtmatrozen en jongens wordt geen voorschot gegeven.

Het is ondergeteekende aangenaam te ervaren, dat de gewijzigde bepalingen op de geneeskundige verpleging op prijs worden gesteld.

Vermits rangopvolging de gewichtige factor is voor alle militaire verhoudingen en ook ten grondslag ligt aan de traktementsregeling, behoort ook de graad, en niet de genoten soldij, de grondslag te zijn tot de regeling der inhoudingen voor de verpleging in hospitalen en ziekeninrichtingen.

In aanmerking genomen de werkelijke kosten der verpleging, die den Staat, per dag en per lijder, gemiddeld op f 1.80 te staan komen, zijn de inhoudingen inderdaad zeer matig gesteld.

Hetgeen door enkele leden werd opgemerkt omtrent de examens van de onderofficieren van den torpedodienst is niet geheel juist. Het examen voor sergeant-torpedomaker kan met machtiging van den Minister in Indië worden afgelegd. Onlangs werd dit nog aan drie korporaal-torpedomakers vergund. De examens voor de graden van torpedomaker-majoor en oppertorpedomaker kunnen alleen in Nederland worden afgelegd. De moeilijkheid om in Indië eene competente examen-commissie bijeen te brengen en de ongunstige gelegenheid voor de torpedomakers om in Indië geheel op de hoogte van hun vak te blijven, maakt verandering der bepalingen ongewenscht.

Het is juist, dat geen voordrachten meer worden ingediend voor opname van onderofficieren in het vaste korps; in stede daarvan wordt op de halfjaarlijks in te dienen gedragslijsten vermeld of de betrokkenen voor opname in het vaste korps al dan niet in aanmerking komen, hetgeen met eene voordracht kan worden gelijk gesteld. Ter voorkoming van misvatting zullen te gelegener tijd de betrekkelijke bepalingen worden aangevuld.

Het is aan ondergeteekende niet duidelijk, hoe het mogelijk is, dat onderofficieren, na slechts één jaar dienst in hun graad, hun maximum soldij zouden kunnen behalen, aangezien aan de onderofficieren, waarvan hier sprake is, volgens de bepalingen de verhooging eerst wordt toegekend na acht jaar dienst in den rang.

Ondergeteekende acht het niet wel mogelijk voor de verdeeling der hutten eene regeling te treffen, waarmede alle onderofficieren tevreden zouden zijn. De thans geldende regeling verbindt de belangen van den dienst zooveel mogelijk met de belangen van de individuen. Vooralsnog wordt wijziging daarom niet wenschelijk geacht.

αII. Bij het onderwijs op het Koninklijk Instituut voor de [arine wordt dezelfde regel gevolgd, welke geldt bij het mid-elbaar onderwijs, te weten, dat eene klasse hoogstens mag estaan uit 24 leerlingen. Stijgt dat aantal, dan moeten de af-eelingen worden gesplitst en moeten bijgevolg de leeraren neer uren doceeren.

Al is eene vermeerdering van het aantal adelborsten niet e verwachten, dan kan de omstandigheid zich toch voordoen at, door het zoogenaamd „blijven zitten" van leerlingen, een f meer afdeelingen moeten worden gesplitst.

Afgescheiden van het grooter aantal lesuren in het vak, oor hetwelk de leeraar zich bij het instituut verbond, behoort an ook rekening gehouden te worden met den tijd, vereischt oor het onderwijs in het andere vak, dat door dien leeraar, *bij ngesplitste afdeelingen*, zonder bezwaar kan worden waarge-omen.

Om deze reden kan het noodzakelijk worden den gepen-ionneerden leeraar door een anderen titularis te vervangen, en nag niet worden verondersteld dat hij blijvend kan worden emist.

Art. 34. Met beleefde verwijzing naar hetgeen te dien aan-ien in het midden is gebracht bij de Memorie van Antwoord pag. 16, art. 34), op het Voorloopig Verslag der definitieve ma-inebegrooting voor 1898 en de beantwoording der Nota van en heer STAALMAN (pag. 29) op de begrooting voor 1899, moet e ondergeteekende blijven volharden bij zijne meening, dat het antal diensturen der onderofficieren en oppassers bij het In-tituut niet te groot is.

Zij bedroegen in 1897 respectievelijk ruim $12^1/_2$ en 12 per tmaal (pag 19 der Memorie van Antwoord voorloopige begroo-ing 1898), doch sedert is het personeel vermeerderd met 1 ergeant van politie en een oppasser en worden voor 1900 op ieuw gelden aangevraagd voor een tweede uitbreiding met één ppasser, ten gevolge waarvan het aantal diensturen wederom al worden verminderd.

Om gelijke redenen als bedoeld in de Memorie van Antwoord p de definitieve begrooting voor 1898 (art. 34, pag. 16), kan ok ditmaal niet worden voldaan aan het verlangen tot over-egging eener dienstregeling.

Art. 38, *b*, III. Ondergeteekende kan mededeelen, dat de nogelijkheid overwogen wordt om in een der directiën een fzonderlijken cursus op te richten om te voorzien in de groote ehoefte aan geschikt onderwijzend personeel in de gymnastiek.

Aangezien de eischen te stellen aan gymnastiekonderwijzers oor de zeemacht, bestemd om onderricht te geven aan vrij-villigers, die jaren achtereen de gymnastiek beoefenen, uit den ard der zaak anders zijn dan die, welke gevorderd worden oor de onderofficieren der landmacht bestemd tot het geven

merkte moge strekken, dat wegens de in de laatste jaren voortdurend toegenomen werkzaamheden voor den dienst in het 2e district, voornamelijk van den dienst der verlichting en betonning, de tot heden toegekende toelage van f 200 voor administratieve hulp niet meer voldoende is gebleken en eene verhooging er van tot het bedrag van f 400, als is voorgesteld, alleszins billijk moest geacht worden.

Art. 55. Aan de leden der Kamer, die opnieuw aandrongen op verhooging der bezoldiging van de kwartiermeesters en van de roeiers, wordt het navolgende opgemerkt.

Er bestaat eene zekere verhouding tusschen de bezoldigingen der verschillende aanverwante betrekkingen bij den loodsdienst; worden nu de bezoldigingen van eenige categorieën opgevoerd, dan zouden billijkheidshalve meerdere verhoogingen moeten volgen.

In het 6e district, waar zich het verschil voordoet tusschen het bedrag der bezoldiging van de kwartiermeesters en van de roeiers en dat van het naast hen werkende Belgisch roeierspersoneel, bestaat ook een merkbaar onderscheid tusschen de verdiensten van de schippers, loodsen, enz., hetgeen het *ook* bezwaarlijk zou maken om op grond van hoogere bezoldiging der Belgische roeiers, die der Nederlandsche tot een hooger cijfer te brengen, vermits dan ook op dien grond de verdiensten van *allen* meer zouden moeten worden.

Aan andere leden, die van oordeel waren dat in het algemeen met het oog op de invoering van stoomloodsdienst en de daarmede in verband staande vermindering der door het loodspersoneel als aandeel in de loodsgelden genoten inkomsten, de vaste bezoldiging van dat personeel behoort te worden verhoogd, wordt te kennen gegeven, dat die invoering geen invloed op de verdiensten van het loodspersoneel kan hebben, vermits, zooals vroeger reeds is medegedeeld, de verdiensten der loodsen telken jare opnieuw geregeld worden.

De gelden tot vergoeding aan de loodsschippers der 2e klasse, loodskweekelingen der 2e klasse en matrozen van de kosten hunner voeding aan boord, worden aangevraagd in verband met de bij de behandeling der vorige begrooting dezerzijds gedane toezegging, naar aanleiding van den meermalen uitgedrukten wensch van de Kamer om aan alle matrozen aan boord der loodsvaartuigen kosteloos het middagmaal te verschaffen.

Die vrije voeding — waarvoor gevolgelijk de kweekelingen der 2e klasse en de schippers der 2e klasse mede in aanmerking komen — op tweeërlei wijze verstrekt kunnende worden, in natura of door toekenning eener geldelijke vergoeding, zoo is in navolging van het hetgeen bij het loodswezen gebruikelijk is, tot het laatste besloten.

Een nieuwe regeling van de vrije voeding van het personeel, dat dienst doet aan boord der tot den loodsdienst behoorende

eging nemen, zoodra hem hiervan de billijkheid mocht blijken.

De voorstelling, wijders in het Voorloopig Verslag gegeven s zouden de belanghebbenden ter vorenbedoelde zake bemoeikt zijn geworden in de uitoefening van het recht van petitie, an minder juist genoemd worden. Het feit is, dat aan lichtachterspersoneel, omdat het bij herhaling, ook na ontvangen inisterieele beschikking, gelijksoortige verzoeken aan het epartement *bleef* indienen, te verstaan is gegeven, dat het ch daarvan te onthouden had; overigens is niet de minste elemmering in het indienen van petities gebracht.

Art. 67 *h*. In afwijking van hetgeen omtrent eene gewijgde verlichting van den Rotterdamschen Waterweg in de emorie van Toelichting, begrooting 1899, bladz. 17, werd nedegedeeld, zal de verlichting der beide geleidelichten bestaan it gasgloeilicht in stede van electrisch licht, zooals oorspronkejk het voornemen was.

Deze wijziging in het plan heeft de ondergeteekende noodig evonden na kennis genomen te hebben van het rapport eener ommissie, welke gecommitteerd werd naar het buitenland tot et zich op de hoogte stellen van de jongste verbeteringen op et gebied van kustverlichting. Bepaaldelijk op grond van het esbetreffend oordeel van op dat gebied erkend bekwame desundigen, werd besloten geen electrisch licht maar het gasgloeicht te bezigen voor de hierboven vermelde geleidelichten.

De Kamer van Koophandel te Rotterdam, in dezen naar aar gevoelen gevraagd, juichte het denkbeeld ten zeerste toe.

Als bijlage wordt hieraan toegevoegd eene kaart, waarop rijders duidelijk vermeld wordt, hoedanig de verlichting van en Rotterdamschen Waterweg in haar geheel zal worden tot tand gebracht.

Art. 67 *i*. In antwoord op het aldaar vermelde moge dieen, dat, naar de meening van den ondergeteekende, eerst na rvaring over een zeker aantal jaren, omtrent de financieele itkomsten der bedoelde overeenkomst uitspraak zal kunnen edaan worden.

Art. 69. Naar aanleiding van de aanneming van het amenement Goekoop op Hoofdstuk I van de begrooting van Nederandsch-Indië voor het dienstjaar 1900 (n°. 45 der Gedrukte tukken), wordt bij Nota van Wijziging op den toelichtenden taat van Hoofdstuk VI der Staatsbegrooting in de artt. 2, 68 n 69 het woord *bijdrage* veranderd in *restitutie*.

Ter beantwoording der vraag, waarop de raming steunt van et bedrag van f 11 660, dat als restitutie uit het Iste Hoofdstuk er Indische begrooting voor hydrographisch materieel van de ij art. 69 geraamde som wordt afgetrokken, kan het volgende worden medegedeeld.

Blijkens het medegedeelde in de Memorie van Antwoord op et Voorloopig Verslag der Commissie van Rapporteurs, betrefende de wetsontwerpen tot vaststelling van de begrooting van

van den loodsdienst zijn omgekomen, hooger pensioenen toe te kennen dan aan haar, wier echtgenooten door andere oorzaken zijn overleden. Daarom acht de ondergeteekende het beginsel, dat aan artikel 18 der wet ten grondslag ligt, alleszins billijk en hij meent hierbij de opmerking te moeten maken, dat de regeling der pensioenen voor de weduwen van het loodspersoneel gunstiger en milder is dan die voor de weduwen van vele andere landsdienaren.

Art. 78. Ten aanzien der beantwoording van de hier gestelde vraag, meent de ondergeteekende te mogen volstaan met te herinneren aan hetgeen daaromtrent reeds is medegedeeld bij de beantwoording van het Voorloopig Verslag op hoofdstuk VI, dienst 1897, art. 71, pag. 31.

Het personeel van de hospitalen en van het Koninklijk Instituut ontvangt, evenals het personeel der marinewerven, bij het toekennen der medailles, de daaraan verbonden gratificatiën voor ééns, zonder meer.

Bijlagen.

Bijlage A. Onder de rubriek *pantserschepen* worden alleen die schepen gerangschikt, welke van verticaal boordpantser zijn voorzien. De „Koningin Wilhelmina der Nederlanden", waarvan de romp alleen door een pantserdek wordt beschermd, is dus terecht onder de *pantserdekschepen* opgenomen.

De kolommen 15 en 16 waren tot dusver ingevuld met de cijfers, waarop men bij het ontwerp had gerekend, doch die van de werkelijkheid verschilden. Daar het schip na de herstelling nieuwe proeftochten gemaakt heeft, zullen de juiste cijfers in den volgenden staat worden opgenomen.

De „Reinier Claeszen", die wegens hare lage voor- en achterplechten onder de monitors gerangschikt wordt, werd door ondergeteekende met het oog op hare gevechtswaarde gerekend dienst te kunnen doen met en naast de pantserschepen voor binnenlandschen dienst.

Bijlage D. Het ligt in het voornemen het pantserdekschip „Gelderland" (eventueel een ander van gelijk type) op 1 October 1900 in dienst te stellen en verder in dienst te houden.

Een kleine kern der toekomstige bemanning (officieren, onderofficieren en minderen) zal aangewezen worden voor het onderhoud van het aan boord aanwezige materieel en van den romp; terwijl tevens die kern, door en door bekend geraakt met het geheele samenstel, de voorname factor zijn zal om bij indienststelling van het schip het overig deel der bemanning in zeer korten tijd geheel op de hoogte te brengen.

Reeds sedert eenigen tijd worden de per particuliere gelegenheid in Nederlandsch-Indië aankomende officieren, indien zij voor Noord-Sumatra zijn bestemd, te Padang ontscheept, om vandaar noordwaarts te reizen. Ten gevolge van de opheffing

Toelichting.

Bij den nog steeds stijgenden prijs der steenkolen en in verband met de aanwezigheid in de Zuid-Afrikaansche wateren van een oorlogsschip van groot charter, welks verbruik van die brandstof ten laste van de Nederlandsche Staatsbegrooting komt, wordt het reeds nu niet wel mogelijk geacht, dat met het geraamde bedrag van f 401 000 zal kunnen worden toegekomen.

Uit dien hoofde wordt verhooging van het artikel met een bedrag van f 30 000 voorgesteld.

Het bedrag van art. 38*a*, thans groot f 16 700, wordt f 16 800 en het totaal van de artt. 38*a* en 38*b*, te zamen thans f 23 490, wordt f 23 590.

Toelichting.

Ten einde de jongens, te Amsterdam opgeleid wordende tot stoker, de allereerste begrippen van stoomwerktuigkunde te kunnen doen volgen, is de noodzakelijkheid gebleken, voor hen de vormleer bij het onderwijs op te nemen, waarvan de kennis hun ook later, in hun bedrijf van ambachtsman zeer nuttig kan zijn.

Onderwijs in dit vak gedurende twee uren per week, voor elke klasse, wordt voldoende geacht.

Een der burgeronderwijzers van de „Admiraal van Wassenaer" heeft zich bereid verklaard die lessen, ten getale van 4 per week, op zich te nemen.

Vermits zulks moet geschieden buiten de gewone schooluren, wordt voor het geven van die lessen eene toelage van f 100 's jaars alleszins billijk geacht.

Door voorschreven wijzigingen wordt het bedrag der IIde afdeeling, thans f 6 755 901, f 6 785 901;

dat der IIIde afdeeling, thans f 4 321 208,79, f 4 321 308,79;

en het totaal van het VIde Hoofdstuk, thans f 15 959 262 04[5] f 15 989 362,04[5].

II.

a. **Memorie van Toelichting.**

In het plan van aanbouw, onder 1900, nog op te nemen „Gelderland" met f 43 000 en „Noordbrabant" met f 14 000, terwijl het cijfer voor Pantserschip A. D. 2 voor 1900 moet verminderd worden tot f 986 700.

Het cijfer van art. 14 f 950 000 voor Pantserschip A. D. (2de gedeelte) brengen op f 893 000 en het totaal van f 1 043 700 op f 986 700;

en vóór het Pantserschip „Koningin-Regentes" vermelden:
„Gelderland" (laatste gedeelte), art. 14 f 43 000.
„Noordbrabant" (laatste gedeelte), art. 14 f 14 000.

Bij art. 14 het bedrag van f 950 000 bij Pantserschip A. D. (tweede gedeelte) wijzigen in f 893 000 en achter „Pantserdek-

nstjaar 1900 heeft de eer de volgende amendementen stellen:

Art. 13 te verminderen met	. .	f 110 000,—
Art. 14 te verminderen met	. .	50 000,—
Art. 17 te verminderen met	. .	55 000,—
Art. 20 te verminderen met	. .	22 100,—
Totaal	.	f 237 100,—

TOELICHTING DER CIJFERS.

strekking der amendementen is, de genoemde artikelen inderen met de sommen, daarin opgenomen voor het in v brengen van een pantserschip *B D* en van een kanont. (Zie bijlage B van de Memorie van Toelichting.)

VAN VLIJMEN.
STAALMAN.
DE RAS.
GOEKOOP.
LIEFTINCK.

VERSLAG.

Commissie van Rapporteurs voor het wetsontwerp tot ing van het VIde hoofdstuk (Departement van Marine) itsbegrooting voor het dienstjaar 1900 is, na kennis gete hebben van de Memorie van Antwoord op het Voor-Verslag wegens dit wetsontwerp, met de alsnog inge-Nota van Wijziging, van oordeel dat door deze gewishrifturen de openbare beraadslaging over het voorstel aam is voorbereid.

ıtgesteld den 11den December 1899.

VAN VLIJMEN.
STAALMAN.
DE RAS.
GOEKOOP.
LIEFTINCK.

ondergeteekenden stellen voor:

Art. 13 te verhoogen met f 25 000.
Art. 17 te verhoogen met f 15 000.
Art. 20 te verhoogen met f 10 000.

MEES.
SERET.
MICHIELS VAN VERDUYNEN.
GEERTSEMA.
VAN KARNEBEEK.

van Goeree, het Hollandsch Diep, het Volkerak, de Zuiderzee en hare toegangen en de Wester Schelde.

Nu is er herhaaldelijk bij de Ministers van Marine op aangedrongen dat zij, wanneer aanvragen werden gedaan voor nieuw materieel waarbij zij de Kamer op een nieuwen weg wenschten te brengen, die aanvragen bij een afzonderlijke begrooting zouden aanhangig maken.

Ik meen dat op de gronden die ik noemde, de wensch naar zulk een afzonderlijke begrooting thans bijzonder gewettigd is. De Minister zelf heeft bij een vorige gelegenheid het nut van die wijze van werken ondervonden. Toen hij in 1898 een suppletoire begrooting indiende voor den aanbouw van een schip voor den algemeenen dienst, kon hij bij de discussiën zijn kracht op dat onderwerp concentreeren. Thans zou de Minister niet alleen met de Kamer te behandelen hebben de uitgebreide quaestie, welke taak onze marine voor de binnenlandsche defensie heeft te vervullen, maar bovendien zou hij zich hebben bezig te houden met 74 artikelen der begrooting behalve de zes, die betrekking hebben op de aanvrage van nieuw materieel. De Minister heeft reeds twee malen getoond, dat hij het talent bezit om de Kamer te overreden. Het kan zijn bedoeling niet zijn — en ik weet het *is* zijn bedoeling niet — om thans de Kamer te overhaasten.

Ik voor mij moet verklaren overwegend bezwaar te hebben om, behalve wat betreft torpedobooten, nu een beslissing te nemen ten aanzien van het materieel voor de binnenlandsche defensie dat de Minister aanvraagt en ik geloof dat vele leden in dat geval verkeeren.

Toch zou ik het zeer betreuren indien er, al was het slechts tijdelijk, staking kwam in den aanbouw van nieuw materieel.

Wij zijn begonnen met het herstel onzer marine; ik houd het voor hoogst wenschelijk dat, binnen de grenzen van onze financieele krachten, dit herstel geleidelijk en onafgebroken worde voortgezet.

Maar ik meen dat het ook niet onvermijdelijk is den aanbouw te staken, wanneer men van oordeel is dat het van de Kamer niet te vergen is om thans een beslissing te nemen omtrent de plannen van den Minister ten aanzien van het materieel voor den binnenlandschen dienst.

De Minister stelt zich volgens het programma, dat in de Memorie van Toelichting is ontwikkeld, voor, om nog drie schepen voor den algemeenen dienst aan te bouwen en hij wenscht in 1901 opnieuw zulk een schip op stapel te zetten.

Nu dunkt mij, dat een weg is aangewezen om, wanneer men bij deze begrooting het veelomvattende vraagstuk van de rol onzer marine bij de defensie onzer kust en onzer zeegaten wil laten rusten, toch staking van aanbouw te voorkomen — een staking, die ik geloof, dat niet veel leden der Kamer wenschen en die ik weet dat de Commissie van Rapporteurs niet wenscht.

De heer VAN KOL: Mijnheer de Voorzitter! Voor een groot deel kan ik bij deze begrooting voor 1900 verwijzen naar het door mij gezegde bij de begrooting van het loopende jaar op den 15den December 1898, bladz. 558—560 der *Handelingen*. Mijn grieven tegen de begrooting van Marine blijven van kracht: de uitgaven worden steeds grooter en verslinden een onrustbarend gedeelte van ons budget; voor veel geld hebben wij nog weinig weerkracht verkregen en ondanks de aangevraagde nieuwe millioenen zullen wij nog weinig weerbaar blijven, en nog altijd gaat men voort groote offers van de schatkist te eischen, die ten slotte doelloos zullen blijken of althans het nagestreefde doel niet doen bereiken. Dit alles nog eens nader toelichten met nieuwe cijfers en nieuwe feiten acht ik thans onnoodig en wil ik dan ook nalaten.

Op één punt is er verandering gekomen, daar wij nu een soort van plan voor den aanbouw van schepen voor de defensie van Nederland voor ons hebben. Dit plan van den Minister RÖELL moet ik thans nader bespreken en nagaan op welke wijze de Minister „de taak die de zeemacht geroepen is te vervullen", wil uitvoeren. Die taak is volgens de Memorie van Toelichting, waarin een plan van aanbouw en der organisatie van de vloot wordt gegeven, drieërlei.

I. de zeemacht benoodigd in Oost-Indië;

II. die voor den *algemeenen dienst*, en — waar het thans vooral op aankomt —

III. het benoodigde voor de *verdediging van Nederland*.

Wat I betreft zoo behoort dit niet thuis bij dit hoofdstuk VI der Nederlandsche begrooting, doch zou men dit uitsluitend moeten behandelen — desverlangd geholpen door de adviezen van den Minister van Marine — bij de Indische begrooting of bij hoofdstuk X Koloniën, der Staatsbegrooting.

Ik blijf protesteeren tegen de moedwillige vermenging van deze twee zeemachten dienende tot verschillende doeleinden, waardoor men er in is geslaagd nu eens met Indisch geld een deel der Nederlandsche vloot te betalen, en dan weer Nederlandsche millioenen te nemen onder de uitvlucht, dat deze benoodigd zijn voor Indische belangen. Een zuiver standpunt zal eerst worden ingenomen, wanneer men gescheiden houdt datgene wat niet bij elkander behoort, de verdediging van Java en de Buitenbezittingen en de verdediging van Nederland.

De groote afstand dier beide landen, de afsnijding van elke — zelfs telegraphische — communicatie in geval van oorlog, maken volledige afscheiding der weermiddelen noodzakelijk, die trouwens onder geheel verschillende omstandigheden aan geheel verschillende eischen moeten voldoen. Het ware een eisch van billijkheid en gezond verstand de *Indische maritieme defensie* te scheiden, wat plan, aanbouw en financiën betreft van de *verdediging van Nederland ter zee*, enz., zooals zulks reeds met de landsverdediging het geval is. Doch dat, Mijnheer de Voorzitter, doet men niet en wil men niet, omdat het dan niet moeilijk

West-Indiën, komen mij, wat het laatste betreft (in aansluiting met het gezegde in het Voorloopig Verslag, bladz. 8), ondoeltreffend en wat het eerste deel der opdracht aangaat onnoodig voor. Zweden, Denemarken en Noorwegen met onbeduidende uitgaven voor marine, en Zwitserland en België zonder schepen voor vlagvertoon, werden in het buitenland evengoed vertegenwoordigd als zulks met Nederland het geval is. Kruisers noch pantserschepen zijn noodig om werkelijken eerbied in te boezemen voor een volk en zijn Regeering. En als onze West met 2000 kilometer lengte en zoo goed als zonder troepen door één pantserschip moet verdedigd worden, zullen wij dáár ons gezag evenmin door de macht der wapenen kunnen handhaven. Dan zijn wij daar zelfs tegen Mexico noch Venezuela opgewassen, om van de Vereenigde Staten van Noord-Amerika niet te spreken, die jaarlijks 147 millioen gulden aan hun marine kunnen uitgeven.

Blijft dus alleen over punt III, het materieel voor de Nederlandsche defensie. Als minimum acht de Minister daarvoor noodig 5 groote pantserschepen, 2 pantserdekschepen, 3 kleine pantserschepen, 3 ongepantserde monitors, 21 groot model torpedobooten, 12 klein model torpedobooten, 14 kanonneerbooten, samen 60 oorlogsschepen.

Daarmede wil de Minister verdedigen de kusten van Noord- en Zuidholland van af de Vliestroom tot het Goereesche zeegat, benevens de Zuiderzee, doch de rest der zeekusten aan zijn lot overlaten, dan wel de verdediging aan de landmacht opdragen. De Wester Schelde wordt niet opgenomen onder de maritieme verdediging en daar moeten de fameuze vestingen Terneuzen en Ellewoutsdijk het maar redden indien Engeland of Frankrijk langs zuidelijk Noordbrabant ons land wilden binnendringen.

Ofschoon van slag leveren in open zee geen sprake kan wezen, wat men dan ook althans met groote schepen tegenover de kolossen die op den loer liggen gerust roekeloos kan noemen, wil men toch den vijand op de kusten bestoken, om hem aldus afbreuk te doen. Ofschoon het defensieve systeem voor onze zee-tactiek algemeen als noodzakelijk wordt erkend, wil men toch „uitvallen" doen, waarschijnlijk om op het papier het nut der pantserschepen aan te toonen, want in den werkelijken krijg zal daarvan wel niet veel — tenzij bij zeer hooge uitzondering en gemis van voorzorgen van den vijand — terechtkomen. In het algemeen echter vervult de marine slechts een ondergeschikte rol, want zij moet steun verleenen aan de landmacht, en zullen torpedoversperringen en forten ten slotte toch de hoofdrol moeten vervullen.

In hoeverre de Stelling van den Helder het verdedigen waard is, en of de Zuiderzee wel veel zal hebben in 1906 aan die ongepantserde monitors van een reeds nu verouderd systeem; in hoeverre de zeegaten van Goeree, Hollandsch Diep en Volkerak beter door torpedo's op den bodem en snelvuurgeschut van den wal achter de polderdijken zijn te verdedigen, dan door 18 groote en kleine oorlogsschepen, laat ik thans ter zijde. Mijn

stoomens kan immers een Engelsch eskader van Ramsgate te Vlissingen, in 4 uur l'Escadre de la mer du Nord van Calais aan den mond van de Wester Schelde liggen, een voor diepgaande schepen tot Antwerpen bevaarbare riviermond.

Is het verantwoord om een dure vloot te bouwen en te onderhouden en de helft der Noordzeekust te verdedigen, terwijl de geheele zuidelijke en oostelijke landgrenzen voor den vijand open en bloot worden gelaten? Als de vijand dien wij te wachten hebben ons aan de zuidzijde aanvalt, zal de vloot waarschijnlijk schuilevinkje moeten spelen, om haar ondergang te ontgaan, dan wel zal de vijand, door over land binnen te rukken, zich zonder veel moeite in de Hollandsche zeegaten van haar meester maken, daar zij in een muizenval is opgesloten, in nog erger mate dan de Spaansche vloot te Santiago.

Om zijn oorlogsvloot te verdedigen wijst de Minister er op dat onze groote pantserschepen moeten dienen „om te zamen met de landmacht (alleen kan men het dus niet af) het binnendringen van den vijand in de accessen te water naar onze stellingen te beletten".

Als men dat werkelijk wil — ik moet dit ontkennend beantwoorden — moet men den moed hebben in open zee op te treden, en zouden de plannen van den heer ENGELBERTS in de hedenmorgen ontvangen brochure: „Nog eens de reorganisatie onzer zeemacht" in elk geval ernstige overweging verdienen. Doch wat geschiedt nu?

Datgene waarop onze hoop rust, de fortenreeks die wordt bewapend op moderne wijze en voortdurend uitgebreid en versterkt, is immers de Stelling Amsterdam en voor deze wordt de vrije toegang niet opengehouden, en zouden torpedo's en kanonnen beter het binnendringen beletten dan de te bouwen torpedobooten.

Wat de Stelling den Helder betreft kreeg men den indruk, alsof de Minister van Oorlog deze afgelegen versterking alleen onderhoudt als toevluchtshaven, dus ter wille van onze marine, terwijl nu de Minister van Marine gevechtschepen noodig acht om deze Stelling te verdedigen ten bate van Amsterdam, dus ter wille van Oorlog. Is dan het zoo vaak geroemde fort op de Pampus daartoe niet beter in staat, en kunnen die vijf groote pantserschepen daartoe niet worden gemist? Te meer daar men met deze diepgaande schepen op de Zuiderzee toch niets kan uitvoeren en van ontvluchten voor hen geen sprake is, als de Texelsche zeegaten worden geblokkeerd. Want ook zij zitten aan de deur eener muizenval.

Voor de Stellingen Goeree, Hollandsch Diep en Volkerak zijn evenmin oorlogsschepen noodig, en zal men bij de vestingwet moeten bespreken of deze wel in de landsdefensie zijn opgenomen, dan wel alles in de reduit stelling Amsterdam zal worden bijeengetrokken. En dit feit mag niet worden over het hoofd gezien, dat indien onze beide groote handelssteden Rotterdam en Amsterdam niet zoo goed als open liggen voor een

vijandelijke vloot, zulks niet zal te danken zijn aan een drietal torpedobooten in elken waterweg en één kanonneerboot, die de geheele maritieme defensie uitmaken.

„De taak der zeemacht strekt zich verder uit", zoo lezen wij in de Memorie van Antwoord bladz. 5 „tot het strikt noodige voor de handhaving der neutraliteit". Doch wat is dat voor een soort „neutraliteit", Mijnheer de Voorzitter, die men alleen wil handhaven te water doch niet eens tracht te verdedigen te land, waar alle landgrenzen open liggen en de zeegrens te vergeefs zal worden verdedigd door een verreweg in de minderheid zijnde vloot?

Wil men onze neutraliteit handhaven en de grenzen verdedigen, dan moet zulks op elke grens geschieden, vooral aan de oostelijke en zuidelijke, waar deze het meeste gevaar loopt, doch niet te hooi en te gras een paar punten uitkiezen waar men kostbare vaartuigen opsluit, die toch niet veel kunnen ondernemen, behalve zich in den grond laten boren of gevangen nemen.

Daar wij ondanks onze vloot van 72 millioen toch geen gevecht op zee kunnen leveren, toch geen landing kunnen beletten, toch de zeekusten niet kunnen dekken, noch onze neutraliteit langs de zeestranden kunnen handhaven, en deze vloot slechts dienen kan als aanvulling der defensie door de landmacht die zich zonder haar even goed, of liever even slecht zal kunnen redden, acht ik het geheele plan onzer oorlogsvloot verwerpelijk.

Gaarne wensch ik van den Minister eens een antwoord te ontvangen op deze pertinente vraag: waarom heeft Nederland — de koloniale defensie ter zijde gelaten — waarom heeft Nederland zulk een dure oorlogsvloot noodig, terwijl Zweden en Denemarken nauwelijks 1/4, Noorwegen 1/6 en België niets voor hunne marinemacht uitgeven? Waarom hebben wij als kleine Mogendheid een marine-budget van 16 millioen, doch Turkije geen 8 en Oostenrijk—Hongarije slechts 17 millioen gulden? Laat ons toch geen groot Mogendheidje spelen, want met onze 15 à 16 millioen slaan wij toch een lilliputterig figuur tegen Duitschland, Frankrijk, Rusland en Engeland, met hun jaarlijksche begrooting van Marine van 90, 146, 158 en 319 millioen gulden.

Van 1848—1899 hebben wij reeds 570 millioen uitgegeven voor Marine, 240 millioen alleen aan oorlogsschepen, en volgens de verklaring van den vice-admiraal Mac Leod, hebben wij voor veel meer geld een minder strijdvaardige vloot dan bijv. met Oostenrijk het geval is.

Oorlog willen voeren met zeeschepen is het „loopen met het hoofd tegen een muur"; werkelijke „slagschepen", waarvan een enkel zooveel kost als onze geheele Marinebegrooting, kunnen wij niet betalen. Het is zelfs wenschelijk dat wij geen „battle ships" hebben, want als men ze heeft, zal men ze gebruiken en nutteloos menschenlevens en millioenen offeren. Wat beteekenen onze gepantserde eskaders tegen de 66 „battle-ships" en de 112 kruisers der Engelsche marine? Onze torpedobooten tegen de 184 van die Mogendheid?

De „Majestic" kost meer dan drie van onze nieuwe „Kortenaers"; de kruiser „Terrible" heeft een waterverplaatsing van 14 200 ton en een lengte van 152 meter; ons nieuwe type 5000 ton. Acht en veertig Belleville-ketels ontwikkelen 25 000 indicateur paardenkrachten en geven aan dit zeemonster een vaart van 22,4 mijl in het uur, ons schip 16 mijl; dat ééne Engelsche schip herbergt een legertje van 900 officieren en manschappen, tegenover onze 320 man. Zijn 30 cm. draadkanonnen van de „Illustrioustype" werpen drie „850 pounds" projectielen in 2 minuten en zouden dus in één aanval een vijandelijk schip met 10 200 pond ijzer kunnen treffen, waaraan geen enkel schip kan weerstaan. En nog ontzettender uitwerking hebben de granaten op „degene die niet van staal zijn" maar die het schip moeten bedienen of besturen of de „schepelingen", en waarvan één enkele granaat in den Chineeschen oorlog op het Japansche admiraalschip 30 schepelingen doodde en 70 wondde. Eén enkele torpedo juist gelanceerd doet onze schepen als splinters uit elkaar spatten en het trotsche schip dat zooveel millioenen kostte in den afgrond verdwijnen. Van onze torpedo's zijn de 17 spar-torpedobooten daarentegen bereids practisch absoluut onbruikbaar geworden en ware verkoop voor afbraak eigenlijk onze plicht.

Met razende snelheid, als dartele visschen schuren de Engelsche visch-torpedo's over het water, en leggen zij 32 mijl per uur af (sommige, als de verbeterde „Turbinia" zelfs 40 mijl); de meerderheid van onze beste booten haalt geen 20 mijl.

Onze monitors, behalve „Reinier Claeszen", zijn „oude ijzeren schepen", met pantsers „juist sterk genoeg om de steenen die kwaadwilligen op deze vaartuigen zouden willen werpen te weren", (F. J. H. Evers, „De Nederlandsche Marine", blz. 79). En onze stoomkanonneerbooten zijn ware „curiosa" geworden. Een Duitsch blad maakte zich daarover onlangs nog vroolijk.

. . . . . „De namen die zij dragen zijn geweldig en schrikaanjagend. Maar . . . . men fluistert dat van den „Luipaard" en „Panter" de klauwen zijn gespleten; dat „Dog", „Brak" en „Bloedhond" niet meer kunnen bijten, „Wesp" niet meer steken, „Cerberus" niet meer grommen kan; en dat alle Germaansche goden als „Thor", „Wodan", enz. wel degelijk zwakke sterfelijke schepsels blijken".

Dit zijn, zegt de Minister *oude* schepen; doch als zijn organisatieplan is voltooid, zullen onze „Piet Heins" en „Kortenaers" wel niet oude, doch wel verouderde schepen zijn. Vorig jaar liep een reusachtig Engelsch oorlogsschip van stapel en een marine-ingenieur liet zich ontvallen: „wat een prachtige hoop oud ijzer". Het nut van pantserschepen is reeds nu volgens prof. von Bloch, „uiterst betwistbaar, hij wees er op dat men in Duitschland nà den slag van Ya-leu tot de conclusie is gekomen, dat het eenige pantserschip waarop nog is te rekenen zou zijn een reusachtige monitor, gansch beschermd door een pantser, en die zou buitensporige geldelijke offers eischen". Bij proeven in Engeland genomen werden 3 torpedobooten vernield

De heer VAN GIJN: Mijnheer de Voorzitter! Onder de verschillende leden die in vorige jaren steeds bij den Minister er op aandrongen om bij de Kamer te komen met plannen voor de verdediging onzer zeegaten, behoorde ook ik. Daarom acht ik mij verplicht om bij deze algemeene beraadslaging het woord te voeren, te meer omdat, waar de Minister bij deze begrooting zijn belofte hield om gelden voor de landsverdediging uit te trekken, nu voorstellen indient, welke mijn goedkeuring niet kunnen wegdragen en de weg die op dit oogenblik is ingeslagen, mij niet kan bevredigen.

Volgens de Memorie van Toelichting en de Memorie van Antwoord is er overleg gepleegd tusschen de Ministers van Oorlog en van Marine, maar ik wil wel erkennen dat ik gaarne zoude gezien hebben, ja het zelfs dringend noodig acht dat er iets meer had plaats gehad dan overleg, en dat het noodig is voor onze defensie — zal het werkelijk goede vruchten dragen en voor het Rijk niet te kostbaar zijn — dat de zaak grondig en in haar geheel wordt bekeken.

De voorstellen toch die ons nu door de Regeering worden aangeboden consolideeren eigenlijk slechts den bestaanden toestand. Zij willen den tot nu toe gevolgden regel voor de verdediging van onze zeegaten laten zooals zij is en alleen in het gebrek aan materieel verbetering brengen.

Nu geloof ik in tegenoverstelling van deze wijze van handelen, dat wij juist verkeeren op het goede oogenblik om deze zaak — de verdediging onzer zeegaten — in haar geheel te beschouwen en na te gaan en ernstig te overwegen, welk gedeelte van de verdediging aan de landmacht, en welk gedeelte aan de zeemacht zal behooren.

Het is toch duidelijk, dat de wijze waarop dat nu geregeld is dateert uit een tijd toen de toestand gansch anders was; dat men toen niet kon beschikken over ver reikende kanonnen en dat over het geheel alles wat de defensie betreft in een gansch anderen toestand verkeerde, en daarop ook de regeling der defensie was gebazeerd.

Nu is mijn overtuiging — al ben ik leek in marine- en defensiezaken — dat het in het belang van ons land is, ook uit een financieel oogpunt, dat de hoofdverdediging geschiedt van landszijde en de marine slechts als steun daarvan bij de verdediging voor de zeegaten optreedt. Ik geloof, dat wij daardoor sterker zouden zijn, maar ik geloof ook dat het ons op heel wat minder kosten zou komen. Het is natuurlijk zeer moeilijk een vergelijking te maken tusschen wat het een kost en het andere kosten *zal*.

Waar wij slechts de gegevens hebben van hetgeen de Minister ons nu voordraagt en wij natuurlijk zelfs bij benadering niet kunnen ramen, wat het andere zal kosten, maar wanneer ik mij veroorloof als basis te nemen de cijfers die bij deze begrooting ons worden voorgedragen, daar kom ik tot deze berekening, dat er voor de Marine wordt aangevraagd een som van f 10 300 000;

nen om onze oorlogsvloot in goeden toestand te brengen, — ik gevoel met hem, dat wij daarvoor iets moeten doen en ben dan ook wel bereid in de richting van het amendement-MEES mee te gaan — de ernstige vraag doe: Excellentie! zoudt gij er niet toe kunnen besluiten om vooralsnog deze posten n.l. die voor de kanonneerbooten en voor het kleine pantserschip van de begrooting af te nemen — de torpedobooten die gij zelf het eerst noodig oordeeldet wil ik gaarne steunen — de zaak nog eens in overleg met uw collega voor Oorlog en dan later, zooals ook door den heer MEES is voorgesteld, met goed overwogen en van alle kanten beziene voorstellen te komen?

Ik geloof dat Zijne Excellentie dan kan rekenen op den steun van velen, terwijl ik vrees, dat thans die steun hem zou moeten ontvallen. Ik althans kan aan deze voorstellen mijn stem niet geven.

De heer SERET: Mijnheer de Voorzitter! Ik behoor niet tot de leden dezer Vergadering die in het Voorloopig Verslag als hun meening te kennen gaven, dat de vereischte waarborg voor een doelmatig gebruik der voor den aanbouw van nieuwe schepen toegestane gelden alleen dan kan worden verkregen, „wanneer de reconstructie der vloot wordt voortgezet op den grondslag eener bij de wet vastgestelde organisatie van het marinematerieel".

Herhaalde malen heb ik aangetoond, dat ook de wet dien waarborg niet kan geven.

Ik heb dat gedaan, toen de Minister VAN DER WIJCK zijn organisatieplan aan de Kamer voordroeg, en ik deed het ten vorigen jare bij de behandeling van de Marinebegrooting. Bij die beide gelegenheden heb ik uitvoerig de redenen uiteengezet waarom noch door vaststelling bij de wet, noch door vaststelling bij algemeenen maatregel van bestuur het gewenschte doel kon worden bereikt en ik zal dus daaromtrent thans niet weder in beschouwingen treden, maar mij veroorloven te verwijzen naar hetgeen ik bij die gelegenheden over dit onderwerp in het midden heb gebracht.

Ik denk er dan ook niet aan den Minister een grief er van te maken, dat hij geen poging heeft gewaagd om zijn organisatie, zijn plan van aanbouw te doen vaststellen, hetzij bij de wet, hetzij bij algemeenen maatregel van bestuur. Integendeel, ik acht dit van den Minister zeer verstandig, waar het zoo goed als zeker kan worden geacht dat een dergelijke poging schipbreuk zou hebben geleden. Wij hebben gezien wat te dien aanzien geschied is onder het bestuur van den Minister VAN DER WIJCK, en dit zal wel, naar ik vermoed, oorzaak zijn geweest, dat voor den tegenwoordigen Minister het doen van een dergelijke poging weinig uitlokkends had.

Wat ik echter wel betreur is, dat de Minister gelden voor zijn plan van aanbouw voor de landsverdediging aanvraagt bij de gewone, jaarlijksche begrooting. Meermalen is er door mij

Welnu, met het oog daarop lag het, mijns bedunkens, voor le hand dat de Minister zich op die lijn bleef voortbewegen en ɔij deze begrooting de noodige gelden had moeten vragen om 10g een schip op stapel te zetten bestemd voor den algemeenen lienst, waarvoor, zoo ik mij niet bedrieg, nog een drietal ver-ɛischt wordt.

Maar dit heeft de Minister niet gedaan; hij staakt als het ware den bouw voor den algemeenen dienst en komt nu gelden vragen uitsluitend voor schepen, bestemd voor de landsver-lediging.

Daargelaten mijn bezwaar dat ik straks opperde om gelden te vragen voor dergelijke ingrijpende plannen bij een gewone begrooting, komt het mij voor dat het op onzen weg ligt om n de *allereerste* plaats te zorgen voor eene voldoende vloot voor den algemeenen dienst en het auxiliair eskader, omdat, zooals de heer MEES gisteren te recht heeft gezegd, er zich nog wel geene zwarte stippen aan den horizont vertoonen, maar ndien zij zich gingen vertoonen het hoogst waarschijnlijk zou zijn eerder in het oosten dan in het westen. De algemeene toestand in Oost-Azië eischt m. i., dat wij dáár vooral op alle eventualiteiten voorbereid zijn.

Ten bewijze, dat het mij ten deze niet te doen is om af te breken, maar dat het mij ernst is om met de reconstructie ler vloot voort te gaan, heb ik het amendement van den heer MEES mede onderteekend, waardoor aan den Minister de gelden zullen worden toegestaan om een schip voor den algemeenen lienst op stapel te zetten.

Ik spreek den wensch uit dat de Minister zich tegen dat amendement niet zal verzetten, maar bereid zal zijn het over te nemen. En voor het geval dat de Minister dit laatste niet mocht willen doen, hoop ik dat de Kamer daaraan met over-groote meerderheid haar goedkeuring zal hechten.

Ten slotte een enkel woord aan het adres van den geachten afgevaardigde uit Enschedé, den heer VAN KOL. Hij heeft gisteren gezegd dat het geld dat wij besteden voor het materieel der zeemacht voor de landsverdediging weggeworpen geld was, omdat die verdediging toch onmogelijk is.

Mijnheer de Voorzitter! Ik kan begrijpen dat de geachte spreker, die blijkbaar niet gelooft aan de mogelijkheid van de landsverdediging, zóó spreekt. Maar het is mij een raadsel, dat die geachte afgevaardigde evenzeer doelloos acht den aanbouw van schepen voor den algemeenen dienst en het auxiliair eskader. Ten betooge daarvan wees hij op landen als Zweden, Denemar-ken, België en Zwitserland.

Deze landen, zoo zeide hij, hebben geen schepen en houden toch ook hun waardigheid op. Die vergelijking nu gaat in het geheel niet op, want geen van die landen bezit koloniën, doch Nederland wèl. Nederland is zelfs een koloniale Mogendheid van den tweeden rang. En juist met het oog daarop is het mij onverklaarbaar hoe de heer VAN KOL kan beweren, dat wij

schepen type „Koningin Regentes" noodig voor den algemeenen dienst en voor aflossing en reserve voor het auxiliair eskader, òf wij hebben ze voor dat doel niet noodig. In het eerste geval moeten die schepen vóór of dadelijk na het uitbreken van den oorlog naar Indië, gebeurt dat *niet*, dan kunnen zij vermoedelijk niet eens meer den Helder verlaten. En in de Indische zee zullen zij zeker vrij wat grooter diensten kunnen presteeren dan bij de verdediging van den Helder, waar zij steeds gevaar zullen loopen, bij den een of anderen uitval, door de overmacht verpletterd te worden.

En juist daarom blijf ik bij mijn steeds uitgesproken meening: geen pantserschepen van het type-„Koningin Regentes" in hoofdzaak te bouwen voor de verdediging der hierbedoelde stelling. Daarvoor zijn zij mijns inziens te duur en ondoelmatig, en kunnen wij bij die verdediging volstaan met zwaar bewapende en beter beschermde kleinere schepen. Dergelijke schepen, onder andere van het monitortype, waren in den oorlog tusschen de Vereenigde Staten en Spanje ook aangewezen tot verdediging van Noord-Amerikaansche havens, o. a. van Charlestown.

Een ander punt. De Minister zegt op bladz. 5 der Memorie van Antwoord: „Als de vijand weet dat hij, voor onze zeegaten komende, bloot staat aan de uitvallen van een macht van torpedobooten, gesteund door met zwaar geschut bewapende pantserschepen, dan zal hem zulks tot zoodanige machtsontwikkeling dwingen, dat er eenige tijd zal moeten verloopen vóór hij met genoegzame macht ter plaatse kan aanwezig zijn, en dat dan kan worden gebruik gemaakt van die tijdruimte, om zooveel doenlijk in de approviandeering der Stelling van Amsterdam te voorzien. Ik meen, dat deze onderstelling des Ministers toch niet op goeden grond kan berusten. Of wij moesten bij het uitbreken van een oorlog met een vijand te doen krijgen die ons eerst vragen zal „zijt gij klaar, anders zal ik een dag of wat wachten met mijn optreden."

Gelooft de Minister werkelijk in ernst, dat, wanneer wij in oorlog mochten komen met een veel sterkere zeemogendheid, er ons veel tijd zal overblijven, eer onze zeegaten geblokkeerd zijn?

En mogen wij op de approviandeering der Stelling van Amsterdam voor die enkele dagen rekenen, aangenomen voor een oogenblik dat die ons gegund zullen zijn? Ik heb steeds in de meening verkeerd, dat wij voor *die* approviandeering *niet* mogen rekenen op aanvoer van de zeezijde.

Ik kom nu tot het plan des Ministers betreffende den aanbouw van schepen voor *de binnenlandsche defensie*. Ik behoor tot die leden, die ongaarne gezien hebben, dat de Minister juist op *dit oogenblik*, terwijl aan de Staten-Generaal zoo weinig tijd gelaten wordt 's Ministers organisatie- en aanbouwplannen te bestudeeren, de Kamer plaatst voor *het feit* om, zoo te zeggen *op staanden voet*, aan die plannen goedkeuring te hechten, door daarvoor bij deze begrooting geld toe te staan. En alhoewel ik mij zeer goed kan voorstellen, dat er leden zijn, die het in dezen

Waarom niet in de lijn van aanbouw gebleven, waarom niet eerst afgebouwd de 3de „Koningin-Regentes", waarvan nu 2 schepen op stapel staan? Dit 3de schip is toch noodig voor reserve en aflossing in Indië? Dan ware het materieel van dit type wat vroeger gereed gekomen dan de Minister zich had voorgesteld, maar wat kwaad? Integendeel, hoe eerder wij met de schepen voor het auxiliair eskader en den algemeenen dienst gereed zijn, hoe beter.

Over den algemeenen dienst zal ik alleen dit zeggen, dat handhaving onzer neutraliteit in de Nedl. Indische zeeën, mijns inziens beter opgedragen is aan kruisers dan aan pantserschepen. En zulks vooral met het oog op de kolossale afstanden waarop onze Nedl. Indische eilanden van elkander liggen. Op snelheid van beweging komt het mijns inziens meer aan dan op weerstandsvermogen.

Een paar opmerkingen omtrent het optreden onzer zeemacht buitengaats. Dat de vijand niet in staat zou zijn onze havens en zeegaten volkomen te blokkeeren en af te sluiten, zal wel geheel afhangen van de macht welke hij ter zee ontwikkelen kan. Het komt mij voor, dat de meening van den Engelschen admiraal door den Minister op bladz. 4 der Memorie van Antwoord aangehaald, meer met het oog op een oorlog van groote Zeemogendheden onderling uitgesproken is.

Dat zich een gunstige gelegenheid voor een dergelijk optreden zal kunnen voordoen, het is onmogelijk. Maar het zal, dunkt mij, steeds een zeer gevaarlijke onderneming blijven, een onderneming, die, als zij mislukt, veel meer in de waagschaal stelt dan de eventueel te behalen voordeelen.

En wat de Minister op bladz. 18 der Memorie van Antwoord mededeelt, met betrekking tot het optreden van ons auxiliair eskader in de Indische zee, wat het aanvullen van den kolenvoorraad betreft, is in te vage termen gesteld, om vooralsnog een bevredigende oplossing te mogen genoemd worden dezer voor de verdediging onzer koloniën zoo gewichtige vraag.

Over het door den Minister aangevraagd materieel voor de landsdefensie, zal ik, met het oog op het ingediend amendement, weinig zeggen.

Maar ik moet toch een enkele opmerking maken.

In de eerste plaats wat de voorgestelde pantserschepen betreft, speciaal met het oog op de bewapening. Welke vijandelijke schepen kunnen wij in de vaarwaters in het Zuiderfrontier en de Goereesche gaten verwachten? Toch geen zware slagschepen of gepantserde kruisers, die alle veel dieper gaan dan de vaargeulen in die wateren, maar wel licht gepantserde schepen of kruisers. En juist daarom is er van verschillende zijden op gewezen, dat de bewapening van dit schip in hoofdzaak uit snelvuurgeschut had moeten bestaan, waardoor het meer gevechtswaarde zou verkrijgen, minder diep kon gaan en dus meer vrijheid van beweging zou verkrijgen. Daarenboven zouden dan de kosten aanzienlijk minder zijn.

Ziedaar punten van groot gewicht, die rijpe overweging verdienen, en waaromtrent thans nauwelijks tijd is geweest van gedachten te wisselen.

Wat de kanonneerbooten betreft, die, 14 stuks in aantal 5 millioen zullen kosten, zij worden vrij algemeen afgekeurd omdat zij zoo weinig gevechtswaarde hebben, en ik geloof da de opmerking in het nommer van 10 December van het Week blad „De Amsterdammer" gemaakt, juist is als het zegt, „onze middelen zijn zeer beperkt, onze krachten gering, van he noodeloos uitgeven van gelden voor nuttelooze krachten mag derhalve geen sprake zijn."

En nu wensch ik ten slotte nog dit op te merken:

Op de gronden hiervermeld, en die wellicht ook nog doo andere leden der Commissie van Rapporteurs zullen worden be sproken, heeft die Commissie zich genoopt gezien dit amende ment eenstemmig in te dienen. Maar ik mag er bijvoegen, da zij allerminst hiermede een vijandelijke daad jegens den persoon des Ministers bedoelt, en zij zal dit ook toonen.

Mijnerzijds waardeer ik wat deze Minister tot dusver voo de Nederlandsche marine deed, vooral voor het personeel; t dien opzichte zijn er lichtpunten in deze begrooting.

Daarom stel ik de vraag: Is de Minister niet te bewegen, d binnenlandsche defensie, wat aanschaffing van het materie betreft — behalve de torpedobooten — voorshands te laten ruste en in stede daarvan den aanbouw van het materieel voor Indi en den algemeenen dienst wat te bespoedigen? Zou het gistere door den heer MEES en heden door den heer SERET besproken na de gebeurtenissen van het laatste jaar, daartoe niet alle rede geven? Daar ginds in den Archipel en de Chineesche Ze waar de groote Mogendheden elkaar bij de verdeeling van de buit de tanden laten zien, waar een nieuwe mededinger zic in onze buurt heeft gevestigd, daar ginds kan ieder oogenbl wat gebeuren, waardoor ook ons koloniaal bezit zou kunne bedreigd worden. Dáár is, menschelijkerwijze gesproken, vi wat meer kans op gebeurtenissen, die van ons het ontwikkele van maritieme krachten zullen eischen dan in ons vaderlan Mocht de Minister op dezen gedachtengang, die ook in de boezem der Commissie van Rapporteurs een ernstig punt va overweging heeft uitgemaakt, willen ingaan, de reconstruct van het materieel der marine zal dan niet te lijden hebbe onder het verschil van inzicht tusschen den Minister en Commissie, integendeel, het zal er bij profiteeren.

De heer VAN VLIJMEN: Door de beschouwingen die hier g leverd zijn door de beide vorige sprekers, de heeren SERET e DE RAS, is mijn taak al zeer gemakkelijk gemaakt; aangezie die beschouwingen in hoofdzaak mijn denkbeelden weergeve kan ik mij tot enkele woorden bepalen, terwijl ik mij als l van de Commissie van Rapporteurs natuurlijk geheel aanslu bij hetgeen door den heer DE RAS in de laatste plaats is gezeg

Onbetwistbaar is het groote belang van onze koloniën voor Nederland. Indien ik een argument mag bezigen, dat heden nog niet in deze Vergadering is aangehaald, zou ik willen zeggen: als niet onze moreele verplichting ons drong om met kracht van wapenen zoowel ter zee als te land in den Archipel ons te verzetten tegen elken eventueelen aanval, om die volken van wier arbeid wij zooveel jaren de vruchten hebben geplukt, te beschermen, dan nog is er een argument van stoffelijken aard, dat ons dringen zou al onze krachten in te spannen om onze koloniën te behouden. Ik behoef er, om dit aan te toonen, slechts op te wijzen, dat volgens het Koloniaal verslag van 1897, in Indië van Nederland werd ingevoerd, voor een handelswaarde van f 50 000 000 van de f 167 000 000, en dan wijs ik er in het bijzonder den geachten afgevaardigde uit Enschedé op, dat onder die f 50 000 000 meerdere millioenen begrepen zijn aan manufacturen, waardoor honderden arbeiders in ons land hun brood verdienen.

Ik stap van dit onderwerp af, na echter ook mijnerzijds te hebben aangedrongen op den aanbouw van schepen voor algemeenen dienst en voor het auxiliair eskader. Voor den aanbouw van die schepen vind ik nog een gewichtig argument in de omstandigheid, dat onze nieuwe schepen zoo dikwerf in reparatie zijn geweest. Ik zou een bloemlezing kunnen geven uit de rapporten der commandanten van de schepen, welke echter alle ter inzage van de leden op de griffie liggen. In de Memorie van Antwoord wordt het ook door den Minister zelf erkend.

Inderdaad, het is verbazingwekkend dat onze nieuwe kruisers en pantserschepen, zoowel de schepen die op 's Rijks werf als die bij particulieren zijn gebouwd, in de eerste maanden van hunnen diensttijd belangrijke herstellingen hebben moeten ondergaan; herstellingen aan belangrijke deelen, aan de inwendige organen. Naar aanleiding van die herstellingen is bij mij de vraag gerezen, wat daarvan de oorzaak is. Ik heb mij afgevraagd of de contracten welke gesloten zijn, wel nauwkeurig zijn opgevolgd. Twijfel is in deze zeer gewettigd, gewettigd waar wij lezen in de Memorie van Antwoord: „De reparatie van de „Zeeland" in de West-Indiën heeft bestaan in de vernieuwing van de bouten waarmede de flenzen van de schroefaskokers bevestigd waren; geen andere bouten waren gebroken. De askokers moesten volgens het bestek van staal vervaardigd zijn, doch was op langdurig aandringen van den fabrikant, om verdere vertraging in den bouw te voorkomen, toegestaan ze van metaal te maken. Daar de aanpassing van de flenzen tegen boord te wenschen heeft overgelaten, zijn er ongelijkmatige spanningen in de bouten ontstaan en heeft een deel daarvan zich begeven."

Na de lezing dezer zinsnede moet, dunkt mij, in hooge mate twijfel rijzen, of de contracten wel behoorlijk worden nageleefd. De Minister zal zeker wel bereid worden gevonden, in deze nog eenige nadere inlichtingen te geven. Maar hoe dit zij, als men overweegt hoe de beweegbaarheid en de strijdvaardigheid onzer

ofschoon zij dit doende ingaat op het plan van den Minister, dat zij verklaart niet te kunnen beoordeelen. Intusschen, Mijnheer de Voorzitter, ik wensch in geen geval van mijn standpunt af te wijken en zal, wanneer de beide torpedobooten worden toegestaan, mij verplicht zien tegen de begrooting te stemmen.

Nu een enkel woord over het bestaande materieel. Daaromtrent is reeds een en ander gezegd door den heer VAN VLIJMEN, maar ik wil er toch op wijzen, dat met betrekking tot de „Holland" en de „Zeeland" in de Memorie van Antwoord mededeelingen voorkomen, die inderdaad meer dan ontmoedigend zijn. Het verhoogt zeker niet het vertrouwen in onze technici en het zal mij dan ook meer dan ooit moeilijk vallen te beslissen of ik voortaan mijn stem zal uitbrengen vóór of tegen een aangevraagd schip. Wat de „Holland" betreft, de door den Minister daaromtrent gedane mededeelingen acht ik zelfs zeer bedenkelijk voor een nieuw schip en ik ben ook na de geruststellende verklaring des Ministers nog allerminst gerustgesteld. Ik zie met vrees te gemoet de opgaven der kosten, die voor die reparatiën straks aan de Kamer zullen worden bekend gemaakt. Die kosten zullen de Kamer niet weinig teleurstellen, want de reparatiën aan de „Holland" zijn zeer belangrijk geweest en volstrekt niet te wijten aan toevallige omstandigheden. Wat de „Zeeland" betreft, wil ik er aan herinneren, dat in het „Marineblad" van Augustus, 3de aflevering, mededeelingen voorkomen omtrent die „Zeeland" die ons nog een andere kijk op de zaak geven dan de Minister ons gunt. Ik lees daar bij voorbeeld dit:

„Den volgenden morgen, 9 Mei, op de dienstwacht, toen een der stokers naar de stuurmachine ging om deze na te zien, bevond hij, dat de stuurkamer tot halvemanshoogte onder water stond. Onmiddellijk werd naar de oorzaak een onderzoek ingesteld en de lensleiding van het achterschip te werk gesteld. Het water zakte dadelijk en aanvankelijk dacht men, dat het indringen van water bij den koning van het roer plaats had, doch dit bleek niet het geval te zijn, waarop de schietkatoenbergplaats geopend werd. Dit compartiment stond vol en na het leegpompen hiervan bespeurde men dat het water aan stuurboordzijde bij den schroefaskoker op een paar plaatsen met geweld naar binnen spoot, hetgeen bij nader onderzoek veroorzaakt werd door het gebroken zijn van een paar der bouten, waarmede de flens van den stuurboords-schroefaskoker op de huid bevestigd zit."

En verder, na allerlei wederwaardigheden beschreven te hebben: „Toen het dok eindelijk geheel leeg was kon men den omvang der noodige reparatiën overzien. Bij nader onderzoek bleek, dat aan stuurboordzijde verscheidene bouten welke de flens van den schroefaskoker aan de huid bevestigen, gebroken waren, dat eveneens aan bakboordzijde, doch daar aan de voorzijde der flens, eenige bouten gebroken waren en dat, toen de schietkatoenbergplaats schoongemaakt werd, er meerdere bouten losraakten door aanraking *met den bezem*. In het geheel hadden

niet teruggevonden, dus die torpedo kan als verloren worden beschouwd.

Zijn mijn informatiën juist, dan heeft de inschietcommissie aan boord van de „Wilhelmina" haar plicht verzuimd. Zij zou namelijk vergeten hebben een sluitschroef over den koersregelaar aan te brengen.

Ik wensch den Minister te vragen: zijn mijn informatiën juist, en hoeveel bedraagt de schade daardoor geleden?

Men heeft mij verzekerd, dat ons dat grapje minstens op f 7000 komt te staan.

Als dit een feit is, betreur ik het, dat de commissie die aan boord was, zoo nonchalant heeft gehandeld, om haar taak geheel aan een onderofficier over te dragen en zonder zich op de hoogte te stellen of alles in orde was, vóór die torpedo werd afgeschoten.

Het geld is te duur en de belastingbetalende Nederlanders moeten het geld met te veel inspanning en zorg bijeenbrengen om het op die manier door achtelooze officieren te laten vermorsen.

Wat het personeel betreft, zeg ik den Minister dank voor eenige verbeteringen in hun positie aangebracht. Doch ik zou hem willen vragen toch niet altijd tot het uiterste te wachten om aan billijke verzoeken te voldoen, die soms geen of geringe uitgaven vorderen.

Met genoegen zag ik dat Zijn Excellentie den verplichten kerkgang heeft afgeschaft en de schepelingen vrij zijn de godsdienstoefeningen bij te wonen die zij verkiezen, zonder dat daarop eenige pressie wordt uitgeoefend.

De cijfers welke de Minister op bladz. 17 der Memorie van Antwoord geeft omtrent het percentage van geheelonthouders aan boord van de „Zeeland", versterkt mij in de meening, dat het verstrekken van sterken drank aan boord van oorlogsschepen gemakkelijk kan worden vervangen, mits men maar een behoorlijk equivalent daarvoor in de plaats stelt.

Ik hoop, de Minister zal deze proefnemingen zooveel mogelijk blijven bevorderen en alle maatregelen willen steunen die ook van particuliere zijde genomen worden om het gebruik van sterken drank bij de marine tegen te gaan, opdat de verstrekking van jenever van Regeeringswege aan onze matrozen spoedig tot het verleden zal behooren.

De heer VERHEY: Mijnheer de Voorzitter! Na al hetgeen in de stukken met de Regeering gewisseld, is besproken en met het oog op hetgeen bij de opvolgende marinebegrootingen door mij is uiteengezet, meen ik te kunnen volstaan met thans mijn standpunt tegenover het bij deze begrooting overgelegde plan van aanbouw en de voor nieuwen aanbouw aangevraagde gelden uiteen te zetten.

Allereerst moge ik ook als mijn gevoelen uitspreken, dat ik betreur, dat in dezen voor de Kamer zeer drukken tijd zulke

De Minister VAN DER WIJCK rekende op 12 pantserdekschepen voor Indië en den algemeenen dienst en daarvan op 2 in herstelling. Deze Minister rekent de 2 pantserschepen altijd beschikbaar. Mij dunkt een groot verschil.

De ondervinding met de moderne oorlogsschepen, ook in ons land, leert dat onmiddellijke slagvaardigheid, de groote eisch, die bij de landsdefensie zoo op den voorgrond treedt, voor alle schepen niet verzekerd is. En als de Minister jaarlijks eens in de bijlagen zou willen overleggen een staat, waarin voorkwam, hoeveel tijd elk schip in het jaar niet beschikbaar is, niet dadelijk gereed is voor den strijd, dan geloof ik, dat uit dien staat de juistheid van mijn bewering ten duidelijkste zou uitkomen. Ten minste de inlichtingen, die ik daaromtrent mocht ontvangen, zijn niet zoo rooskleurig. Dat een pantserschip bij het uitbreken van den oorlog niet gereed zou zijn, is dus zeer goed mogelijk. Dat zijn alle redenen voor mij om in dat gedeelte van het systeem van den Minister bepaald bezwaren te zien.

Naar mijn meening zou nader moeten worden aangetoond, dat voor de Stelling den Helder meer schepen noodig zijn, dan thans daarvoor geacht worden aanwezig te zijn en of daarvoor het type-„Kortenaer" dan niet ruim voldoende is.

Dat voor handhaving onzer neutraliteit in al onze zeegaten ten minste één voldoend krachtig schip aanwezig moet zijn en bovendien ten minste een krachtig eskader van ten minste drie krachtige schepen om dadelijk daar waar dit noodig is, handelend te kunnen optreden, kan waar zijn, maar eenige toelichting van deze meening geeft de Memorie van Antwoord niet.

Toch meen ik, dat het zijn nut zou hebben aan te geven, wat men eigenlijk onder handhaving van de neutraliteit verstaat, hoe men zich die handhaving voorstelt en met welke macht men zich voorstelt, dat de vijand zou kunnen komen om de neutraliteit van onze zeegaten te schenden. Dit zou te meer wenschelijk zijn, omdat het plan-VAN DER WIJCK, dat ook een uitvloeisel was van een overleg tusschen de toenmalige chefs van den generalen staf en van den marinestaf, van de onderstelling uitging, dat in onze versterkte havens en toegangen uit zee, de middelen in de daar gelegen forten en batterijen aanwezig zijn, terwijl op het overig deel der kust een scheepsmacht van zes pantserschepen en vijftien torpedobooten (type-„Forban") zou ageeren.

Wanneer ik de kleine pantserschepen in beschouwing neem die moeten dienen tot verdediging van de Goereesche gaten, dan treft weder het verschil tusschen de denkbeelden van den Minister RÖELL en den Minister VAN DER WIJCK. Omtrent het plan-VAN DER WIJCK wordt in de Memorie van Antwoord aangeteekend, dat het resultaat van het overleg tusschen de chefs van den generalen en den marinestaf tot resultaat had een plan, bepalende de soort en den werkkring der schepen.

Een monitor type A werd toen voorgesteld, kostende

eerst uitmaken, hoe onze staatkundige stelling, hoe onze politieke gedragslijn eventueel in verschillende omstandigheden zou moeten zijn.

Het komt mij voor, dat de Regeering, indien zij al daaromtrent vaste plannen maken kon, daarvan nog geen mededeeling zoude kunnen doen en het zou ook de vraag zijn of opvolgende Regeeringen die stelling zouden kunnen blijven handhaven, tenzij met een of andere Mogendheid een geheim verdrag ware gesloten.

Of dit gewenscht zou zijn, ligt thans buiten beschouwing. Ik voor mij betwijfel het nog. Ik meen dat wij ons alleen zoo goed mogelijk hebben voor te bereiden voor het behoud van onze onafhankelijkheid en naar de mate onzer krachten onze neutraliteit moeten trachten te handhaven.

Omtrent de wijze waarop zulks zal geschieden, moet natuurlijk eenheid van denkbeeld bestaan; welke offers daartoe gevergd zullen mogen en moeten worden, zoo persoonlijke als financieele, dit moet zijn overwogen. Hoe de onderdeelen der krijgsmacht zouden moeten zijn ingericht en samengesteld, is echter een vraag, waarop de deskundige organen in samenwerking en door gemeenschappelijke studie in de eerste plaats het antwoord moeten trachten te geven.

Om dat te verzekeren werd reeds meermalen aangedrongen op een gecombineerden staf van land- en zeemacht, maar tot mijn leedwezen is men daartoe nog niet overgegaan.

Omtrent het thans gehouden overleg ben ik echter niet geheel gerust en zulks ook naar aanleiding van de Memorie van Antwoord zelve. Op bladz. 6 toch treft men aan dat de Minister van Oorlog voorshands kan volstaan met de thans aanwezige kustversterkingen; terwijl op bladz. 10 nog eens herhaald wordt dat voorloopig geen aanbouw van forten tot de verdediging der zeegaten kan worden verwacht.

Dit, Mijnheer de Voorzitter, zijn onbestemde uitspraken, die voor de binnenlandsche defensie hetzij meer forten, hetzij meer marinematerieel noodig kunnen maken en de zaak op losse schroeven zetten. Voor een goede beoordeeling zou deswege nadere toelichting noodig zijn.

Ik wensch nog te wijzen, Mijnheer de Voorzitter, op een omstandigheid die mij noopt tot voorzichtigheid.

In de Memorie van Toelichting wordt op onderscheidene plaatsen gezegd dat de schepen dienen om de kustbatterijen gelegenheid te geven zich slagvaardig te maken en de mobilisatie mogelijk te maken. Ik ben altijd de meening toegedaan geweest dat kustforten per se slagvaardig moeten zijn en deze het niet op de marine mogen laten aankomen, om ernstige deceptiën te voorkomen.

Gaarne zie ik de nadere inlichtingen van den Minister te gemoet; of zij de geopperde bezwaren zullen kunnen wegnemen waag ik alsnog te betwijfelen.

Kon dan ook de behandeling dezer aangelegenheid worden

Is de defensie van het zeegat-Goeree dan zoo weinig urgent, dat er vijf jaar mogen verloopen tusschen dezen bouw van beide schepen?

Het komt mij voor dat het veel beter is een deel van het materieel waaraan het meeste behoefte bestaat, voor een bepaald doel, in zijn geheel af te maken, dan de verschillende onderdeelen als het ware te gelijk onderhanden te nemen.

De heer Brummelkamp: Mijnheer de Voorzitter! Ik wensch een punt van algemeen belang onder de aandacht van den Minister te brengen, dat het loodswezen raakt, maar dat zich moeilijk accracheeren liet aan de behandeling van eenig bepaald artikel. Ik dank u daarom, dat mij door u de gelegenheid gegeven is om het te bespreken bij deze algemeene beschouwingen.

De Zondagsrust bij het loodswezen is zoo ingericht, dat zij in vele gevallen tot een minimum wordt verkort, terwijl ik geloof dat bij eenigszins andere, maar mildere inrichting, de dienst toch volstrekt geen schade zou behoeven te lijden. Laat mij om dit toe te lichten wijzen op Maassluis. Daar is de regeling zóó, dat de loods die zijn vrijen Zondag heeft, reeds van 's middags één uur kan opgevorderd worden tot den dienst. De mannen hebben dus niet een geheelen Zondag rust, maar een die in vele gevallen slechts tot den middag duurt. Dit nu schijnt onnoodig, omdat er dan — en ik meen goed geïnformeerd te zijn — altijd een getal van 39 loodsen kruisende is voor Dungeness of onder weg naar huis. Voor de uitvarende schepen zijn er natuurlijk voldoende aanwezig onder de manschap die dienst heeft, en voor de eventueel binnenkomende vaartuigen zijn toch zeker die 39 wel voldoende. Hieruit volgt dus, dat men de manschap die haar vrijen Zondag heeft, gemakkelijk den *geheelen* dag kon gunnen, zonder dat de dienst schade leed, hetzij dan tot 's Maandags morgens vroeg, of, laat de dienst dat niet toe, dan ten minste tot 12 uur 's avonds. Het is bekend, Mijnheer de Voorzitter, dat Maassluis een, in het algemeen gesproken, zeer godsdienstig, een wat men noemt, kerksche bevolking heeft, die grooten prijs op de Zondagsrust stelt, en zeker mag dit getuigenis ook van de loodsen in het algemeen worden afgelegd. Den loods, die den Zondag heilig houdt, zal men geregeld, als hij vrij is, ter kerk zien gaan. Maar verbeeld u, Mijnheer de Voorzitter, hoe onaangenaam het hem moet aandoen, wanneer hij nu, des middags of 's avonds rustig in de kerk zittende, wordt opgeroepen voor den dienst en dan op eens midden in de drukte geworpen wordt, die het uitzeilen voor hem en de zijnen meebrengt. Want wanneer de loodsschipper moet uitzeilen, is al spoedig bakker, slager en zijn geheele gezin, op de been, om voor de noodige uitrusting voor enkele dagen te zorgen. Dit is zeker ook niet bevorderlijk voor de Zondagsrust, zooals die in de plaats zelf pleegt te heerschen. En ware dit alles nu strikt noodig, dan zouden de loodsen er zich in schikken, omdat het dan behoorde tot de onvermijdelijke

hardheden aan de uitoefening van hun bedrijf verbonden Maar, gelijk ik zeide, strikt noodig schijnt het niet te zijn. E zou voldoende in de eischen van den dienst voorzien zijn wanneer men de manschap den *geheelen* Zondag liet, om n niet te spreken van het grooter voordeel dat een rustdag va volle 24 uren *physiek* en *moreel* met zich brengt, dan een g kortwiekte, die in vele gevallen slechts duurt tot 's middag één uur. Ik neem daarom de vrijheid, Mijnheer de Voorzitte met aandrang tot den Minister het vriendelijk verzoek te richte den Maassluischen loods, voor zoover de dienst het toelaat, b het toestaan van de Zondagsrust de volle maat toe te mete En mochten de bijzonderheden, gelijk ik getracht heb ze uitee te zetten, den Minister op het oogenblik niet alle helder vo den geest staan, dan meen ik te mogen opmerken dat zij b onderzoek juist zullen blijken. En waarvan ik den Minister va te voren stellig durf verzekeren, is de oprechte dankbaarhei van geheel deze zee bouwende manschap, voor zoover zij o de Zondagsrust prijsstelt, bijaldien haar door mij vertolkte be bij Zijn Excellentie gehoor mocht vinden.

De heer Goekoop: Mijnheer de Voorzitter! De gelden b deze begrooting aangevraagd voor nieuwen aanbouw, tot e bedrag van f 987.000, betreffen uitsluitend materieel, bestem voor de landsdefensie. Zij vormen — het blijkt uit de stukk — het eerste gedeelte van een geraamd totaal te verwerk gelden tot een bedrag van niet minder dan ongeveer 34 millioe terwijl — gelijk de Minister het ons in de Memorie van Bea woording op bladz. 5 mededeelt — de voorgestelde schepen a een „minimum moeten worden beschouwd van hetgeen w noodig hebben".

Naar mijn bescheiden oordeel, is er dus alle reden, om o behoorlijk rekenschap te geven van hetgeen ons naar aanleidi van die aanvrage te doen staat. En dan behoort, naar mijn o deel, een aanvrage, als ons thans bezighoudt, een aanvra van geld voor materieel, uitsluitend bestemd voor de landsv dediging, te berusten — ik heb het ook reeds vroeger geze — op een *algemeen* plan van verdediging van het land aan zeezijde. Ik cursiveer: op een *algemeen plan* van verdedigi en dus niet slechts op een plan van *maritieme* defensie, omd bij de verdediging van het land aan de zeezijde onze mari alleen aanvullend optreedt, de landmacht daarbij de hoofd vervullende.

De Minister van Marine heeft het ons zelf in de Memo van Beantwoording gezegd (op bladz. 5):

„De taak door de zeemacht bij de landsdefensie te vervull strekt zich niet verder uit dan het verleenen van een str noodzakelijke medewerking en aanvulling van de kustdefens middelen der landmacht en het strikt noodige voor de ha having der neutraliteit".

Strikt noodzakelijke *„medewerking"* en *„aanvulling"*, zoo luidt dus de taakomschrijving door de Regeering zelve gegeven. En dan ligt het immers voor de hand, dat er dan ook verband moet bestaan tusschen de middelen, aan te wenden door de landmacht en die door de zeemacht te verschaffen, zullen inderdaad die woorden *„medewerking"* en *„aanvulling"* iets beduiden. Elks deel moet dus vaststaan in die taak, zooals de geachte afgevaardigde uit Dordrecht, de heer VAN GIJN, het gisteren naar mijn inzien zoo juist heeft uitgedrukt. En het was ook aan dien zelfden gedachtengang dat de vraag ontleend werd, gedaan in het Voorloopig Verslag op bladz. 5 en luidende: te mogen vernemen in hoeverre men mocht aannemen dat, naar het oordeel van den Minister van Oorlog „met de thans aanwezige kustversterkingen kan worden volstaan en in hoeverre ingrijpende wijzigingen in bewapening en bescherming van de bestaande werken gevorderd worden om die in staat te stellen aan hunne bestemming te voldoen."

Die vraag had te meer beteekenis, waar het immers bij deskundigen vrijwel vaststaat, dat inderdaad herziening ten deze een dringende eisch des tijds kan genoemd worden.

En hoe luidt nu het antwoord op die in het Voorloopig Verslag gestelde vraag in de Memorie van Beantwoording?

Wij lezen daar aldus:

„Naar het oordeel van den Minister van Oorlog kan *voorshands*", — let wel, Mijne Heeren *„voorshands"* — worden volstaan met de thans aanwezige kustversterkingen, en er zijn dan ook van hem geen voorstellen te verwachten tot het brengen van ingrijpende wijzigingen in bewapening en bescherming van de bestaande werken.

Genoemde Minister is van meening, dat — voor zoover de doode strijdkrachten betreft — zijn streven *voorloopig* bijna uitsluitend gericht moet zijn op de voltooiing der Stelling van Amsterdam."

Ik cursiveer: *„voorshands"*, en *„voorloopig"*, en vraag dan: Wat staat er nu *vast*?

Mij dunkt, Mijnheer de Voorzitter, uit dit antwoord leert men wel reeds de beteekenis kennen, ik zou wel willen zeggen, den ernst kennen van het overleg dat met het Departement van Oorlog heeft plaats gehad en waarmede de Minister van Marine immers meent, dat alles gezegd is. Wij lezen toch op bladz. 3 van de Memorie van Antwoord: „Verder te gaan (dan dit overleg) zou naar het oordeel van ondergeteekende niet wenschelijk zijn en tot groote vertraging aanleiding geven."

Zie, Mijnheer de Voorzitter, of het nu, in het licht beschouwd van deze beide aanhalingen, wel veel beteekenis heeft, wanneer wij nog op bladz. 7 van de Memorie van Antwoord lezen, dat: „omtrent het voor de verdediging van het Zuider-frontier verder noodig geacht materieel overleg is gepleegd met het hoofd van het Departement van Oorlog", ik meen het te mogen betwijfelen. En dat te meer, wanneer ik dan daarna — en dit meen ik

nog even te moeten herinneren — op bladz. 9 onderaan van de Memorie van Antwoord, lees:

„Voor de beantwoording der vraag, waarom voor het vervullen der hoofdtaak bij de verdediging der Goereesche zeegaten, „het vuur der landbatterijen aanvullen en steunen", schepen worden gevorderd, en niet met aan den wal opgesteld geschut kan worden volstaan, meent ondergeteekende beleefd te mogen verwijzen naar het daaromtrent hiervoren onder het hoofd: „Zeegaten van Goeree, het Hollandsch Diep en het Volkerak" voorkomende; terwijl (beleefde referte bladz. 6, 3de alinea dezer Memorie) — dit is wat ik zooeven voorlas — aanbouw van forten tot de verdediging dezer zeegaten voorloopig — hier hebben wij weer *voorloopig* — niet kan worden verwacht, en dus zonder de noodig geachte kleine pantserschepen die zeegaten in geheel onvoldoend verdedigbaren toestand zouden blijven."

Dus blijkt ons uit de stukken, hoe voor de Goereesche zee-gaten de kleine pantserschepen noodig zijn geacht, waarvan ons thans de eersteling in aanbouw te brengen wordt voorgesteld. Op welke gronden? Dat een tweede fort tegenover Hellevoetsluis te bouwen niet zou gerechtvaardigd zijn, zooals wij in de Memorie van Antwoord lezen, omdat het Aardappelengat aan veranderingen onderhevig is, houdt, dunkt mij, weinig steek. Vooreerst toch blijkt uit de Bijlage *A*, die aan de Memorie van Antwoord is toegevoegd, en uit de opgaven daarin voorkomende, dat di[t] vaarwater in de laatste jaren steeds is vooruitgegaan, dank z[ij] ook de daartoe aangewende middelen. Maar meer nog omdat he[t] bouwen van dat fort reeds vóór dat er van verbetering van da[t] gat sprake was, ook door deskundigen werd voorgestaan, onde[r] meer — het is bekend — omdat het vijandelijke schepen va[n] beteekenis zou beletten dáár post te vatten tot beschieting va[n] Hellevoetsluis.

Of, zoo vraag ik mij af, is dan het aanschaffen van de dri[e] pantserschepen gerechtvaardigd met het doel om „het vuur va[n] de landbatterijen aan te vullen en te steunen", zooals het i[n] meergenoemde Memorie luidt? Dat kan ik niet aannemen, wan[t] ik lees op dezelfde bladz. 10: „De geringe diepte der Goereesch[e] zeegaten vergunt slechts aan weinige der pantserschepen va[n] vreemde Mogendheden den toegang."

En evenmin kan dan toch ook, met het oog op het aange[-] voerde, een goede grond aanwezig zijn voor den aanbouw va[n] de drie pantserschepen, ook al ware het overigens een niet t[e] weerspreken feit, dat de Minister, onder meer, in zijn antwoor[d] mededeelt, op bladz. 71, waar het luidt: „Die schepen kunnen als verplaatsbare forten worden benut, daar waar zij noodi[g] worden geacht, waardoor de verdediging krachtiger kan worden gevoerd dan door een of twee forten op den wal van Goeree."

Mij dunkt, Mijnheer de Voorzitter, dat uit dit een en ander dat ik ontleende aan de Memorie van Beantwoording, toch zeker de noodzakelijkheid tot het aanschaffen van de pantser[-] schepen om „het vuur der landbatterijen aan te vullen en t[e]

steunen" — en dit is de hoofdgrond, waarop de aanvraag is gebaseerd — niet is gebleken. Maar ook al wilde men aannemen dat schepen bij de verdediging der Goereesche zeegaten onmisbaar waren, dan staat het nog allerminst vast, dat daarvoor het type wordt vereischt, dat de Minister aanvraagt.

Ik herinner er aan, hoe de commissie van 1890 voor dat doel schepen voorstelde van 1800 ton waterverplaatsing, geschat op een bedrag van $1^1/_2$ millioen gulden; dat de Minister VAN DER WIJCK daarvoor monitors bestemde van 1500 ton waterverplaatsing, geraamd op f 520 000 ieder, en dat de tegenwoordige Minister daarvoor noodig acht, blijkens bladz. 10 van de Memorie van Toelichting, schepen van 2130 ton waterverplaatsing en kostende f 2 100 000 per stuk; dat is dus bijna 6 ton gouds per stuk meer dan de schepen der commissie van 1890. Die hoogere kosten van de thans voorgestelde schepen zouden, behalve voor betere bescherming, vereischt worden — zoo lezen wij — ter verhooging van de zeewaardigheid, noodig voor het gebruik in de Goereesche gaten, waar, gelijk het luidt op dezelfde bladz. 10 van de Memorie van Beantwoording „evenveel en dikwijls lastiger zee kan staan dan in de volle Noordzee."

Nu zij het echter herinnerd, hoe de Minister VAN DER WIJCK ten opzichte van de toe te kennen zeewaardigheid juist de onderscheiding maakte — men kan het lezen op bladz. 4 van de Memorie van Toelichting der begrooting voor 1897 — tusschen de schepen die, noodweer daargelaten, onder alle omstandigheden van wind en zee buitengaats kunnen optreden (dat zijn dus de grootere gepantserde schepen) en de schepen bestemd voor het voeren der verdediging binnen de buitenbanken der zeegaten. En voor de laatste soort kwam, juist door de invoering van het lichtere snelvurende geschut, waarop de heer VERHEY zooeven ook terecht heeft gewezen, het monitor-type meer op den voorgrond, dat dan ook door den Minister VAN DER WIJCK werd aanbevolen.

Maar — zoo zal men misschien vragen — houdt die meerdere zeewaardigheid en ook het aantal, dan wellicht verband met een andere bestemming, door den Minister mede toegedacht aan deze schepen, nl. met het zoogenaamde handhaven der neutraliteit?

Bij het lezen van de meergenoemde bladz. 10 van de Memorie van Beantwoording, kan men het onderstellen. Daar luidt het, dat voor een krachtige afdoende handhaving der neutraliteit noodig is een eskader van ten minste drie krachtige schepen, steeds gereed om dadelijk, waar het noodig is, handelend te kunnen optreden.

Drie *krachtige* schepen, zoo luidt het. Ongetwijfeld zijn dus hier bedoeld onze schepen van de *grootste* soort, de „Kortenaers" en die van het type-„Regentes". Het verheugt mij dat de Minister toestemmend knikt. Maar dan zullen de overige van die schepensoort, blijkens hetgeen verder volgt op dezelfde bladzijde der Memorie, in het Noorderfrontier moeten blijven, om in onze noordelijke zeegaten gestationneerd te worden, in verband met

nog een deel van de voorgestelde 11³/₄ mijls proeftochtssnelheid.

Maar dit is nu niet het geval. Groote snelheid is, mijns inziens, een factor, die in den tegenwoordigen tijd voor nagenoeg alle vaartuigen op den voorgrond staat, en die zeer zeker voor bewakingsdiensten wel een eerste vereischte is.

Maar er is meer. De voorstelling die ons in de Memorie van Antwoord (bladz. 11) wordt gegeven van het ageeren dier vaartuigen bij nacht is, mijns inziens, verre van juist. Immers zoo de vijand zijn zwaardere schepen onder de in de Memorie van Antwoord geschetste omstandigheden al mocht terugtrekken, dan zal hij toch ongetwijfeld de bewaking van de door hem gelegde betonning met den aankleve van dien, ook toevertrouwen aan weinig diepgaande —, snelle —, lichtere vaartuigen, die beter bewapend zijn dan de ons nu voorgestelde kanonneerbooten.

Men denke daarbij bijv. slechts aan de vaartuigen, die bijna alle Mogendheden bezitten en aangeduid worden met den naam van kleine torpedokruisers en torpedo-kanonneerbooten. Bedrieg ik mij dan ook niet geheel, dan werd de hier voorgestelde kanonneerboot ook tot heden nog door niemand dien men onder de deskundigen kan rekenen, in bescherming genomen. Integendeel, allen kwamen daartegen op. Ik wijs, evenals de geachte afgevaardigde uit Rotterdam, de heer VERHEY, daartoe slechts op den vice-admiraal MAC LEOD in het „Nieuws van den Dag" van 25 Oct. ll., en ik wil er nog aan toevoegen den bekwamen schrijver van het hoofdartikel in de „Nieuwe Rotterdammer Courant" van 1 October ll.

Mij tot dit weinige bepalende, wat meer speciaal betreft het pantserschip en de kanonneerboot, waarvoor bij deze begrooting eerste termijnen zijn aangevraagd, meen ik toch te mogen constateeren, hoe uit hetgeen ik heb aangevoerd, reeds duidelijk blijkt, dat — wat betreft de aanschaffing van materieel voor de landsdefensie — het ons nog steeds ontbreekt aan een goeden grondslag. Immers een goed afgewerkt, betrouwbaar plan voor de verdediging van ons land aan de zeezijde, waarin het materieel der zeemacht zijn grond moet vinden, bestaat blijkbaar niet. En volgt men nu toch den Minister van Marine in zijn aanvraag van gelden voor dat materieel, dan loopt men mijns inziens de kans om denzelfden weg op te gaan als bij en na de eerste aanschaffing van gepantserd materieel, waarmede in 1866 werd begonnen en dan ook met dezelfde treurige gevolgen voor de weerbaarheid onzer zeemacht en voor 's lands geldmiddelen in het verschiet.

De overeenkomst tusschen toen en nu springt maar al te duidelijk in het oog. En nu wil het mij voorkomen, dat, waar men aan het Departement van Marine de lessen die de geschiedenis van het verleden ons geeft, geringschat, het voor de Kamer dubbel plicht is om te toonen, dat zij die lessen wel ter harte neemt. Waarop komt het ten deze aan? Immers eenvoudig op afdoende waarborgen, dat de verdediging van het

en der techniek afstuit, en als voorbeeld wordt dan gewezen op de mogelijke ontwikkeling der onderzeesche torpedobooten!

Nu wensch ik er reeds dadelijk op te wijzen dat niets doet voorzien dat een geheele wijziging in het plan van organisatie van de verdediging van Nederland van deze onderzeesche torpedobooten het gevolg zou zijn. Destijds werd iets dergelijks van de torpedobooten voorspeld en de ontwikkeling bepaalde zich tot een bijkomend wapen, waarmede voortaan rekening zou zijn te houden. Maar slagschepen, kruisers en kustverdedigingsvaartuigen, alle bleven evenzeer bestaan als vroeger. En dit is zeer natuurlijk, omdat die voor oorlogvoering ter zee noodig zijn en het doel daarvan door de uitvinding van nieuwe wapenen niet werd veranderd. En er is toch inderdaad geen enkele reden om te denken, dat het ook in het vervolg niet zoo zal blijven.

En nog. Dergelijke vaartuigen kan men, evenzeer als andere kleinere vaartuigen, buiten de bij de wet vastgestelde organisatie houden, gelijk dit ook in Duitschland geschiedt. Wanneer de wet omtrent de samenstelling en sterkte der zeemacht de hoofdbestanddeelen bepaalt, wanneer daarin de taak der zeemacht wordt belichaamd, wanneer daarin voorschriften tot verzekering van het onderhoud worden gegeven, wanneer zij omtrent het personeel de activiteitsvoorschriften bevat, dan zal een gezonde toestand zijn voorbereid en de mogelijkheid zal bestaan ons geheel zeewezen op vaste leest te schoeien.

Wat de wet voor Duitschlands zeemacht heeft gedaan, werd juist dezer dagen nog treffend in het licht gesteld door de „Norddeutsche", men vindt dat opgenomen in het 1e blad A van de „Nieuwe Rotterdamsche Courant" van den 7den van deze maand. Ik zal het, ter tijdbesparing, niet voorlezen, maar beveel de lezing aan de leden der Vergadering en den Minister met aandrang aan. De beschouwingen te dier zake in Duitschland gehouden zijn inderdaad onze overweging ten volle waardig.

Wat nu overigens de bezwaren betreft ontleend aan den tijdsduur, vereischt om de zeemacht op de sterkte te brengen, in de „Marinestudiën" van ons geacht voormalig medelid, den schout-bij-nacht Guyot, wordt, duidelijker dan ik het zou vermogen te doen, uiteengezet, hoe daarin zou zijn te voorzien. Het zij mij vergund kortheidshalve daarom ook daarheen te verwijzen.

Wat dien tijdsduur betreft, herinner ik er alleen nog aan, dat dit feitelijk buiten het doel der wet staat; de wet moet aangeven, wat er zijn moet, wat het einddoel is; het is daarbij te doen om het vaststellen van een bouwplan.

Ik heb dit een en ander nu aangehaald, omdat men het blijkbaar aan het Departement van Marine gemakkelijker vindt om op den ouden voet te blijven doorgaan en zich te blijven bepalen tot het ontwikkelen van organisaties in voorbijgaande jaarlijksche begrootingsbescheiden.

Stelsellooze aanbouw wordt immers op die wijze even goed

macht geheel uit kruisers te doen bestaan. Ook voor Nederland stond de Minister VAN DER WIJCK meer actieven werkkring der zeemacht voor en achtte hij de beschikking noodig over een smaldeel, samengesteld uit 6 pantserschepen, krachtiger dan de door den Minister JANSEN voorgestelde, en 15 torpedobooten.

En toen nu de tegenwoordige Minister optrad, stond die aanvankelijk voor Indië de toevoeging aan de scheepsmacht — feitelijk de vervanging van twee der kruisers — van twee pantserschepen voor, die hoofdzakelijk voor de verdediging van de toegangen naar Soerabaija zouden bestemd zijn, doch die van grootere afmetingen zouden worden dan de schepen van den Minister JANSEN, opdat zij ook in bijzondere gevallen, in het bijzonder ook voor handhaving der neutraliteit in den Archipel, zouden kunnen optreden. Later echter — wij weten het — heeft de Minister zijn oorspronkelijk voorgestane denkbeelden gewijzigd en is de Minister meer en meer in den gedachtengang, in de denkbeelden van den Minister VAN DER WIJCK gekomen, zoodat hij thans in de Memorie van Antwoord (bladz. 2) met nadruk de taak der zeemacht in Indië omschrijft, als te „moeten optreden en ageeren los van den wal", zoowel in oorlogstijd als bij de handhaving der neutraliteit; een en ander echter zonder zijn schepen met dien veranderden werkkring in overeenstemming te brengen. Mij dunkt, nog al verschil in opvattingen dus.

En wat de landverdediging betreft, is bij dezen Minister geen sprake meer van de scheepsmacht, die op de kust moet optreden, doch wordt aan de daarvoor aangewezen groote schepen tot taak gesteld: het medewerken aan de verdediging van de Stelling van den Helder.

Mij dunkt — ik herhaal het — het aangevoerde kan toch voldoende zijn om aan te toonen, hoe ongeraden en hoe verkeerd het is om voort te gaan met den aanbouw van marinematerieel, wanneer die aanbouw eenvoudig wordt beheerscht door de denkbeelden van wisselende Ministers van Marine. En wat de landsdefensie betreft mag ik er zeker wel gerust aan toe voegen: en die van de wisselende Ministers van Oorlog.

Is het nu met het materieel voor onze koloniën gunstiger gesteld, nu althans de sterkte van onze zeemacht in Indië bij Koninklijk besluit is vastgesteld, van welke beteekenis het overleg is te achten tusschen de Ministers van Oorlog en Marine, waar van het materieel voor de landsdefensie sprake is, veroorloofde ik mij door aanhalingen uit de Memorie van Antwoord bereids in het licht te stellen.

Op bladz. 3 dier Memorie wordt het ons nog eens duidelijk herinnerd hoe zoowel de voorstellen van den Minister VAN DER WIJCK, als de daarvan afwijkende van dezen Minister op zoodanig overleg gebaseerd zijn.

Dat overleg zonder meer, geeft dus mijns inziens geen vastheid en ons allerminst eenigen waarborg.

Is het nu onder deze omstandigheden wel te verwonderen, dat de Commissie van Rapporteurs zich ernstig heeft afgevraagd,

komstig een behoorlijk *vast*staand plan. Tot het toestaan van gelden, bestemd voor den aanbouw van materieel, uitsluitend voor de landsdefensie, vind ik dus geen vrijheid nu mede te werken, zoolang niet wordt aangetoond, dat het aangevraagde materieel berust op een deugdelijk plan, niet uitsluitend van *maritieme* defensie, maar op een deugdelijk *algemeen* plan van verdediging van het land aan de zeezijde. En zoodanig plan ontbreekt ons tot heden ten eenen male.

De heer VAN DER ZWAAG: Mijnheer de Voorzitter! Ik zal natuurlijk niet meer trachten de leden van deze Kamer, voor zoover zij dat nog niet zijn — en dat is nog altijd de overgroote meerderheid niet — te bekeeren tot anti-militaristen, maar toch dien ik wel een oogenblik het woord te voeren, al zou het maar alleen zijn om bewijs te geven, dat ik op dit gebied nog denk gelijk verleden jaar en in vroegere jaren en dat ik van plan ben telken jare acte de présence te geven, wanneer de begrootingen van Oorlog en Marine aan de orde zijn en uitdrukkelijk op den voorgrond te stellen, dat ik uitga van het stelsel: geen man en geen cent.

Nu heb ik het vorige jaar trachten aan te toonen, dat, zelfs al stelt men zich op het standpunt, dat het land verdedigd moet worden, men daarbij toch niet mag vergeten dat de Staat ook nog andere plichten heeft te vervullen en daaronder bovenal de zorg voor het welzijn van zijn burgers. Ik heb daarbij getracht duidelijk te maken, dat, waar men staat voor de keuze *tusschen* die twee en waar men niet beide te gelijk *kan* behartigen, zelfs voor een goedgeaard militarist, als *mensch*, het bevorderen van het algemeen welzijn het hoogste moet staan en hij dus in *dat* geval althans zijn plannen van verdediging moet opgeven, te meer omdat naar mijn meening, en daarin ben ik ook dit jaar weer versterkt, wij eenvoudig onverdedigbaar zijn. Wij bezitten niet de middelen om ons te brengen in zulk een staat van tegenweer als noodig is, dat wij zonder dat daaraan redelijke twijfel bestaat, mogen zeggen: nu zijn wij verdedigbaar.

Zooals ik zeide, ik zal niet weer trachten de leden dezer Kamer, of althans de meerderheid, tot die meening te bekeeren. Ik wensch thans eenvoudig een paar dingen te constateeren, het overlatende aan het volk daaruit zijn conclusies te trekken, want ik gevoel zeer goed, dat het onbegonnen werk is, te trachten het monster van militarisme hier onder de tegenwoordige leden dezer Kamer uit te roeien: ik geloof, dat ook de denkbeelden daarvoor weer zullen moeten komen van onderen op.

Ja, die denkbeelden zijn er reeds, want wanneer ooit sprake kan zijn van gebrek aan homogeniteit tusschen Kamer en volk, is het wel bij dit onderwerp.

De zaak is eenvoudig deze: het volk heeft nog niet den moed voor zijn anti-militarisme voldoende uit te komen, of liever er zijn bij de verkiezingen nog te veel bijredenen waarom men soms

doende middelen, die ter beschikking staan, het beste kan krijgen. En dan meent de een dat deze soort schepen het beste is, een ander is voor een ander type, en nooit is men het met elkaar eens.

Blijkbaar heeft ook de Commissie van Rapporteurs de verantwoordelijkheid niet durven aanvaarden voor de gelden, die de Minister thans aanvraagt, een som van bijna 34 millioen gulden tot reconstructie der vloot. Men heeft ingezien en gevoeld, dat, wanneer men die som toestond, men toch nog niet in staat van verdediging zou geraken, en dus, daarvoor eventueel ter verantwoording geroepen door het volk, dat per slot van rekening souverein blijft, men zich dan niet zou *kunnen* verantwoorden. Men stelt daarom eenvoudig voor de posten te schrappen die als begin zullen moeten dienen van deze nieuwe onderneming van den Minister. Ik meen dat de Commissie op haar standpunt veel verder had moeten gaan, ook verder dan zij, die een nieuw amendement hebben ingediend om den Minister in staat te stellen met den bouw van een nieuw schip voor den algemeenen dienst een jaar vroeger te beginnen dan hij oorspronkelijk van plan was. Dat alles is *half werk*, dat heelemaal niet zal baten. Men had den durf moeten hebben om te zeggen: zijn er honderd millioen noodig om ons binnen een paar jaar tijd in behoorlijken staat van verdediging te brengen, welnu, dan stellen wij voor om die honderd millioen te leenen; dit zou den Staat den dood niet doen bij de meer dan duizend millioen schuld die wij toch reeds hebben. Dan ware het voor die menschen, die op dat standpunt staan, *goed* besteed geld geweest, terwijl nu alles wat wij uitgeven, is: geld uitgegeven voor Neurenberger speelgoed.

Nu wil men dat de Minister met zijn plan tot reorganisatie zal komen bij afzonderlijke begrooting. Ik durf zeggen, dat dit zou zijn een uitstel ad calendas graecas. Men weet, dat er zooveel in de maak is in deze Kamer, dat waarschijnlijk binnen het zittingstijdperk, dat wij met elkander nog zullen doormaken, zelfs indien er geen kink in den kabel komt, die afzonderlijke begrooting toch niet aan de orde zou komen. Ik heb zelfs een vermoeden, dat enkele van die voorstellers, eenmaal in het parquet zittende, denken: als wij voor dit jaar maar gereed zijn, met den tijd komt raad. Ja, ook dan zal de nacht wel raad brengen, zooals wel meer is gebeurd.

Men wil inlichtingen van den Minister hebben, omdat men zijn plannen nu niet kan beoordeelen, omdat wij geen tijd hebben om behoorlijk daarover te beraadslagen. Wij moeten daarom, volgens de Commissie, hebben een speciale begrooting, dan kan men een en ander nagaan en informatiën nemen bij deskundigen.

Ik zou tegen die leden willen aanvoeren: waarvoor hebt gij nog inlichtingen noodig? Hebt gij, die zoo vurig voor de landsverdediging zijt, zoo weinig studie gemaakt van de bestaande types, dat gij nog niet eens op de hoogte zijt van wat het beste is. Indien gij daarover nog inlichtingen moet hebben,

voor de Nederlandsche defensie. Op verschillende gronden hebben de sprekers gemeend daartegen hun bezwaren te moeten inbrengen, als daar zijn de tijdsomstandigheden, het niet bestaan van een algemeen defensieplan en den korten tijd die aan de Kamer gegund is geweest om de stukken in te zien en te bestudeeren. Ik wensch alle sprekers zooveel mogelijk gezamenlijk te beantwoorden, maar daaraan te laten voorafgaan een omschrijving van het standpunt dat ik heb ingenomen bij de door mij gedane aanvrage.

Toen ik ongeveer twee jaren geleden als Minister optrad, heb ik dat niet gedaan, zonder een bepaald plan en doel voor oogen te hebben dat ik wilde volbrengen, indien de Staten-Generaal mij de noodige gelden voor de uitvoering toestonden. Dat plan was de reconstructie der Nederlandsche oorlogsvloot zoowel voor Indië als Nederland, voort te zetten, zooals die begonnen was door mijn ambtsvoorgangers, met die wijzigingen die ik noodig achtte, maar toch in het algemeen in hun geest, omdat ik begreep, dat alleen op die wijze tot een goed geheel te komen was, en zou kunnen worden voortgegaan met het opheffen van het marinematerieel uit het diep verval waarin het in 1890 verkeerde.

Ik heb toen aan de Staten-Generaal medegedeeld in de Memoriën van Toelichting en van Beantwoording van 1898 en ook in de Memorie van Beantwoording van 1899, dat het mijn plan was, in de eerste plaats om te zorgen voor genoegzaam materieel om de geheele uitvoering te verzekeren van het Koninklijk besluit van 27 Juli 1896 (Staatsblad n°. 141) en daarna te beginnen aan de vernieuwing van het zoo weinig bruikbare Nederlandsche defensiematerieel.

Sedert ben ik niet veranderd en ik ben nog van oordeel dat deze wijze van werken de eenig rationeele is.

Nu is er niets voorgevallen dat beletselen in den weg legt aan de richtige uitvoering van het plan; de Staten-Generaal hebben in 1898 en 1899 de benoodigde gelden toegestaan; de uitvoering van het Koninklijk besluit van 1896 is verzekerd, en nu is er naar mijn meening geen reden om het plan niet te vervolgen.

En daarom heb ik, als Minister van Marine, die verantwoordelijk is zoowel voor het materieel dat Nederland als voor het materieel dat Indië moet helpen verdedigen, mij verplicht geacht gelden aan te vragen voor het Nederlandsch defensie-materieel. Dat materieel verkeert in hoogst treurigen toestand. Eén monitor en eenige torpedobooten zijn nog goed, maar dat is ook alles wat wij bezitten.

De geachte afgevaardigde uit Enschedé, de heer VAN KOL, heeft gisteren er aan herinnerd, dat zelfs de buitenlandsche spotbladen weten hoe het gesteld is met het materieel onzer binnenlandsche defensie. In een dier bladen stond volgens dien geachten afgevaardigde te lezen, dat onze „Schorpioen" niet meer steekt, dat „de Panter" niet meer bijt, evenmin „de Bloedhond".

Men heeft gelijk, maar dat is niet de schuld van die schepen.

maar wel inkrimpen, daar kan men er niet op rekenen, dat er forten op Goeree zullen worden gebouwd.

Een tweede reden die daartegen pleit is het onstabiele van het vaarwater. Men heeft hier niet alleen te doen met het Aardappelengat, maar met alle vaarwaters, die in den loop der jaren kunnen veranderen. Een fort op den wal van Goeree kan daarom niet aan het doel beantwoorden; daarom zijn voor de verdediging van de Goereesche zeegaten, tot aanvulling van de vesting Hellevoetsluis, ook schepen noodig.

Moet men nu met de verdediging van het land wachten, totdat er gedecideerd zal zijn of er te Goeree een fort zal komen? Moet gedurende al dien tijd de marine in onvoldoenden toestand blijven?

Het spreekt vanzelf dat, zooals de heer VAN GIJN gezegd heeft, als de Nieuwe Hollandsche waterlinie niet meer verdedigd wordt, het Hollandsch Diep, Haringvliet en de Goereesche zeegaten ook buiten de verdediging vallen en dat wij dan geen schepen meer noodig hebben om daar op te treden, maar dat zou beteekenen, dat wij ons onmiddellijk bij het uitbreken van een oorlog in de Stelling van Amsterdam zouden terugtrekken. Maar daarvan zou het gevolg zijn, dat ook dadelijk de groote koopsteden, Dordrecht en Rotterdam en de residentie 's-Gravenhage, aan hun lot zouden worden overgelaten.

Aangezien dit onmiddellijk op Amsterdam terugtrekken niet waarschijnlijk is, zal de Stelling van Goeree wel verdedigd *moeten* worden en daartoe zijn schepen noodig.

Die schepen zullen niet alleen noodig zijn voor de verdediging, maar ook voor de handhaving der neutraliteit.

De heer GOEKOOP heeft gevraagd of de pantserschepen, die ik nu aanvraag alleen hun raison d'être vinden in de handhaving onzer neutraliteit. Neen, Mijnheer de Voorzitter, zij vinden hun raison d'être in de verdediging des lands. Wanneer wij onze neutraliteit niet kunnen handhaven, dan zullen wij tegen onzen wil medegesleept worden in den oorlog.

De drie pantserschepen zullen moeten dienen voor die plaatsen, waar wegens bekende redenen geen forten kunnen gebouwd worden. Zij zullen worden geplaatst te Brouwershaven en op de Ooster- en Wester-Schelde. Drie schepen zijn bepaald op die plaatsen noodig ter handhaving van de neutraliteit.

De commissie van defensie van 1890 heeft voor de verdediging van Goeree nagenoeg hetzelfde gevraagd als ik op het oogenblik vraag, n.l. drie pantserschepen. Die schepen werden in 1890 geraamd te zullen kosten f 1 500 000 per stuk. Thans worden daarvoor aangevraagd schepen van f 2 500 000. Dit staat in verband met de hoogere prijzen die voor de pantsering en de geheele uitrusting gevraagd worden. Wij moeten nu 2 millioen betalen, voor hetgeen wij negen jaar geleden voor $1^1/_2$ millioen konden bekomen.

Het eenige verschil tusschen het schip dat thans door mij wordt aangevraagd en het schip dat gewenscht werd door de

Het spreekt vanzelf dat als de schepen in de Goereesche gaten niet meer noodig zijn, zij zich begeven naar het Hollandsch Diep om daar mede te werken aan de verdediging van het Hellegat, maar zij zijn er niet voor bestemd en niet voor gebouwd. Daarentegen is er wel een kanonneerboot noodig, en misschien ook schepen, om den overtocht te beletten van troepen van den Brabantschen wal naar den Hollandschen wal, want daarvoor stelt de landmacht zich niet alleen verantwoordelijk, dat is dus mede de taak van de marine.

De heeren GOEKOOP en VERHEY hebben gewezen op de vaststelling van de organisatie der marine bij de wet. In mijn Memorie van Antwoord heb ik zelf al gezegd, dat ik daartoe geneigd was, maar dat ik geen kans zag om zulk een organisatie tot stand te brengen. De reden daarvoor is de volgende.

Toen in 1897 mijn geachte ambtsvoorganger, de heer VAN DER WIJCK, de door hem opgemaakte organisatie bij algemeenen maatregel van bestuur wenschte vast te stellen, werd hem van de zijde dezer Kamer met den meesten aandrang verzocht, dit niet te doen. Alle sprekers die toen het woord hebben gevoerd, met uitzondering van den heer RUTGERS VAN ROZENBURG (de toenmalige geachte afgevaardigde uit Amsterdam), hebben toen den wensch te kennen gegeven geene organisatie bij de wet vast te stellen. En waarom niet? De eerste reden was, dat men zulk een belangrijke discussie niet wenschte te voeren bij de behandeling van de begrooting, omdat daartoe dan de noodige tijd ontbrak, en het beter was zulk een belangrijke discussie te houden bij een suppletoire begrooting.

Behalve dit, zagen de sprekers geen heil in vaststelling bij de wet, noch bij algemeene maatregel van bestuur. De geachte afgevaardigde uit Rotterdam, de heer MEES, zeide toen: de wet geeft te veel, een algemeene maatregel van bestuur te weinig; de wet legt den Minister te veel aan banden, een algemeene maatregel van bestuur niet genoeg.

Daarom heb ik gemeend nu alleen mijn *denkbeelden* te moeten bloot leggen, ook omdat ik meen dat een plan van aanbouw waarmede 10 jaren gemoeid is, moeilijk bij de wet kan worden vastgesteld. Iets anders ware het wanneer het denkbeeld werd gevolgd door den heer GUYOT opgeworpen, om een plan voor 5 jaren vast te stellen. Doch ook dan geloof ik niet dat de Kamer, evenals in Duitschland, zich zal willen binden aan een algemeen plan van aanbouw voor 5 jaren. Het is al heel mooi als de Kamer zich bindt voor een schip, voor welks bouw 3 jaren benoodigd zijn.

Wat de door mij aangeprezen denkbeelden betreft, zij zijn in hoofdzaak dezelfde als de organisatie van 1897 aangeeft.

Nederland is niet bij machte een vloot te onderhouden om in zee den vijand te staan, maar wel om de kusten te verdedigen en in Indië dienst te doen.

Er is van offensief optreden geen sprake, wel van offensieve handelingen, als uitvallen uit de zeegaten.

De Stelling van den Helder kan niet goed verdedigd worden

machines zich nog voortdurend moeilijke vraagstukken voordoen, gelijk bij de schepen van alle Mogendheden het geval is.

De geachte afgevaardigde vroeg, wie de verantwoordelijkheid aanvaardt voor hetgeen met de „Zeeland" is geschied. De „Zeeland" heeft averij aan den schroefaskoker gekregen; de aansluiting daarvan aan het schip liet te wenschen over, waardoor de bevestigingsbouten gedeeltelijk gebroken zijn; die averij is nu gelukkig hersteld. Ik ben overtuigd dat dit niet meer zal voorkomen.

De geachte afgevaardigde, de heer BRUMMELKAMP, deed een vraag naar aanleiding van het loodswezen te Maassluis. De zaak is vroeger in de Kamer reeds behandeld en daarna door mij onderzocht, waarbij gebleken is, dat een andere regeling groote bezwaren meebrengt. Ik zal het echter nog nader onderzoeken.

Ten slotte wensch ik de mededeeling te doen, dat ik tegen het amendement van de Commissie van Rapporteurs, om de schepen voor de landsdefensie terug te nemen, overwegend bezwaar heb, omdat ik een zekere som jaarlijks noodig heb, ten einde op tijd te kunnen klaar komen.

Tegen het amendement van den heer MEES daarentegen heb ik geen overwegend bezwaar. Wordt dat amendement aangenomen, dan zal het programma van aanbouw, dat voor 1901 was bestemd, in 1900 worden uitgevoerd en als dus art. 18 verhoogd wordt met de som, door den heer MEES voorgesteld, ben ik bereid art. 14 met f 50 000 te verminderen.

De verschillende sprekers meen ik in het algemeen hiermede te hebben beantwoord. Voor mij zelven overtuigd, dat dit niet volledig is geweest, en ik misschien een en ander heb vergeten, ben ik bereid, indien men er mij op attent maakt, alsnog nader te antwoorden.

De heer VAN GIJN: Mijnheer de Voorzitter! Slechts een heel kort woord, omdat het blijkt dat het punt, gisteren door mij ter sprake gebracht, heden toch wel niet tot een beslissing zal komen.

Ik mag evenwel deze gelegenheid niet laten voorbijgaan zonder te constateeren, dat de Minister van Marine op het groote punt door mij en anderen besproken van gemeenschappelijk overleg en grondig onderzoek der verdediging van ons land aan de zeezijde in het geheel niet is ingegaan.

De Minister heeft uit mijn rede van gisteren opgemaakt, dat ik de stelling van Goeree en Willemstad zou willen abandonneeren. Dit is volstrekt het geval niet, maar bij mij heeft dit gewogen, dat èn om defensie- en om financieele redenen een grondig, degelijk onderzoek, in overleg tusschen de Departementen van Oorlog en Marine, noodig is, om te kunnen bepalen, wat wij moeten doen tot verdediging aan onze zeezijde.

De Minister heeft van dit overleg verder niet gesproken en alleen gezegd: wij moeten toch schepen hebben bij het Volkerak, want daarmede bemoeit zich de landmacht niet.

gehad, en wellicht heeft dit in de voorstelling des Ministers een kleine verwarring veroorzaakt. Ik heb toen geen antwoord van den Minister gehad; daarom dring ik er sterk op aan, dat deze zaak nog eens behoorlijk onderzocht moge worden. Ik meen uit de informatiën, die ik heb ingewonnen, te mogen opmaken, dat zij zonder schade voor den dienst anders en beter kan worden geregeld.

De heer RÖELL, *Minister van Marine*: In antwoord aan den geachten afgevaardigde uit den Helder, wil ik mededeelen, dat de Minister van Marine verantwoordelijk is voor het niet op de oorspronkelijk bepaalde wijze uitvoeren van het bestek van de „Zeeland". De Minister had permissie gegeven om af te wijken van het bestek en metalen schroefaskokers in plaats van stalen aan te brengen, omdat beide soorten verwacht werden goed te voldoen. Deze verandering was echter niet de oorzaak van de averij, waar de geachte afgevaardigde over sprak; de oorzaak lag aan de minder goede aansluiting van die schroefaskokers aan het schip, waardoor de bevestigingsbouten gebroken zijn. Nu is zulks hersteld en terdege beproefd en ik vertrouw, dat het nu deugdelijk zal zijn.

Dit, wat de eerste vraag van den heer STAALMAN betreft.

Op de tweede vraag van dien geachten afgevaardigde is mijn antwoord, dat er inderdaad een torpedo is verloren gegaan op de reede van Nieuwediep; dat is een ongeluk, dat bij de proefnemingen kan voorkomen; de oorzaak lag in dit geval in een verzuim van den met het sluiten van den stop belasten persoon, die er anders volkomen vertrouwd mede was, en nu ook er verantwoordelijk voor moest gesteld worden. De hoop om die torpedo terug te vinden is nog niet opgegeven, maar ik vrees toch, dat zij als verloren zal moeten beschouwd worden.

Den heer BRUMMELKAMP moet ik antwoorden, dat ik mij werkelijk vergist heb. Ik was niet op de vraag voorbereid en ik dacht dat het een zaak was, die reeds vroeger in de Staten-Generaal was behandeld, maar ik herinner mij thans, dat het een particulier verzoek van dien geachten afgevaardigde was, indertijd tot mij gericht. Ik heb de zaak toen laten onderzoeken, maar uit dat onderzoek is gebleken, dat aan den wensch van de loodsen van Maassluis niet kon worden voldaan. Ik beloof echter den geachten afgevaardigde de zaak opnieuw aan de orde te zullen stellen.

De algemeene beraadslaging wordt gesloten.

Art. 1 komt in behandeling.

De *onderartt.* 1 tot en met 12 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over *onderart.* 13, luidende:

„Aanschaffing van alle materialen, uitgezonderd steenkolen;

artikel te verminderen met f 50 000, zijnde het bedrag in totaal opgenomen in de drie artikelen aangegeven in het amendement van de heeren MEES c. s. en op de begrooting aangevraagd voor den bouw eener kanonneerboot.

Ik geloof hiermede onder de gegeven omstandigheden te kunnen volstaan.

De VOORZITTER: Het amendement, als voorgesteld door de Commissie van Rapporteurs, maakt van rechtswege een onderwerp van beraadslaging uit.

De heer MEES ontvangt het woord tot toelichting van het door hem en vier andere heeren voorgestelde amendement en zegt: Na hetgeen bij de algemeene beschouwingen gezegd is, geloof ik, dat de strekking van het amendement geen verdere toelichting noodig heeft.

Het doet mij genoegen, dat de Minister verklaarde, geen overwegend bezwaar te hebben tegen het aannemen van het voorstel door de Kamer en ik begrijp, dat die verklaring den Minister geen groote zelfoverwinning behoefde te kosten, omdat hij mededeelde, dat hij zelf bij het opmaken der begrooting geaarzeld heeft of hij voor het volgende jaar zou voorstellen een schip voor den algemeenen dienst, dan wel om een aanvang te maken met het bouwen van een schip voor de binnenlandsche defensie.

Ik heb slechts een paar woorden te zeggen over de cijfers die wij voorstellen en over een formeel bezwaar, dat wellicht tegen ons amendement in het midden gebracht zou kunnen worden.

Vooreerst de cijfers.

Ons amendement behoudt, evenals dat van de Commissie van Rapporteurs, de aangevraagde som voor de torpedobooten. Het gaat verder uit van de veronderstelling, dat, overeenkomstig het amendement van de Commissie van Rapporteurs op art. 14, de som van f 50 000 voor kanonneerbooten uit dat artikel zal worden gelicht. Dt eenige reden waarom ook wij dit niet hebben voorgesteld, is, dat dit voorstel reeds begrepen was in het amendement van de Commissie van Rapporteurs. Volgens ons amendement zal bij de f 110 000, begrepen in art. 13, de f 55 000 in art. 17 en de f 22 100 in art. 20 voor een schip voor de binnenlandsche defensie, nog gevoegd worden f 25 000, f 15 000 en f 10 000, te zamen dus f 50 000, die uit art. 14 vervallen.

Men zal vragen: Waarom juist die verdeeling van cijfers? Er zou geen overwegend bezwaar tegen hebben bestaan, de geheele f 50 000 te voegen bij art. 13; maar de voorstellers hebben gemeend, dat het regelmatiger was het wetsontwerp op den voet te volgen, en de f 50 000 dus te verdeelen over de drie artikelen 13, 17 en 20, die betrokken zijn bij den aanbouw van het schip voor den algemeenen dienst, dat wij op stapel gezet wenschen te zien. Wij hebben gevolgd de suppletoire begroo-

verklaard, dat hij de f 10 000, oorspronkelijk bestemd voor de verbreeding van den boven IJsselmond, volgens den wensch der Kamer bestemmen zou voor de verbreeding van den beneden IJsselmond. Het bezwaar werd toen gemaakt: de toelichtende staat verliest op die wijze alle waarde. De Minister antwoordde er op: de toelichtende staat geeft niet anders dan de gronden waarop de oorspronkelijke aanvraag berust, maar wanneer de Minister verklaart een post niet voor het oorspronkelijk doel, maar voor het door de Kamer gewenschte te zullen gebruiken „dan zal die verklaring wel zooveel waarde hebben als hetgeen in den uitgewerkten en den toelichtenden staat is gedrukt".

De Kamer berustte in die verklaring.

Ik geloof derhalve, op grond der aangevoerde argumenten, dat bezwaren van formeelen of comptabelen aard niet van aanneming van het amendement behoeven terug te houden.

De VOORZITTER: Het *amendement* door vijf leden voorgesteld zijnde, maakt van rechtswege een onderwerp van beraadslaging uit.

De heer VAN KOL: Mijnheer de Voorzitter! Ik wensch met een enkel zeer kort woord onze houding tegenover de amendementen toe te lichten. Die houding is eenvoudig deze, dat wij elk amendement zullen steunen, en elk ingetrokken amendement daarom zullen handhaven, dat beperking van marineuitgaven beoogt, en dus ook voor elk amendement dat op vermindering zal uitloopen zullen stemmen en tegen amendementen, die verhooging ten doel hebben. Wij betreuren het dan ook dat tengevolge van het amendement-MEES art. 13 de som voor den aanbouw van schepen zou worden verhoogd van f 1 698 000 tot f 1 723 000, en dus bijna op $1^3/_4$ millioen zou worden uitgetrokken, terwijl toch, wanneer wij het debat van gisteren en heden nagaan er bijna niemand is die gewezen heeft op het groote nut, van een schip voor den algemeenen dienst. In elk geval waar wij heden konden hooren dat verschillende leden er op aandrongen om een vast plan te hebben omtrent de samenstelling van onze vloot, in verband met het leger, terwijl de Minister zelf verklaard heeft dat hij het plan gereed heeft in overleg met den Minister van Oorlog, hebben wij nu wel een „algemeen defensie-plan" te wachten. Daar de Minister heden die uitgaven voor de defensie van Nederland heeft teruggenomen om zijn plan bij suppletoire begrooting aan de Kamer te onderwerpen, daar zullen wij later beter in de gelegenheid zijn dan thans dat plan te overwegen. In afwachting daarvan moeten wij onze houding handhaven en stemmen tegen elke uitgave voor de marine.

De heer RÖELL, *Minister van Marine*: Mijnheer de Voorzitter! Als het amendement van de heeren MEES c. s. op art. 13 door de Kamer wordt aangenomen, ben ik bereid het amendement

ment van den heer VAN DER ZWAAG c. s. op art. 13, daarna dat van den heer MEES c. s.

Het *amendement* van den heer VAN DER ZWAAG c. s. wordt met 68 tegen 12 stemmen verworpen.

Tegen hebben gestemd de heeren GEERTSEMA, HOUWING, ZIJLMA, MICHIELS VAN VERDUYNEN, MEESTERS, VAN ALPHEN, ROESSINGH, VAN DEINSE, BRUMMELKAMP, BOUMAN, MERCKELBACH, VAN DE VELDE, BASTERT, MACKAY, VAN DEN BERCH VAN HEEMSTEDE, DRUCKER, TRAVAGLINO, 'T HOOFT, PIJNACKER HORDIJK, FERF, RETHAAN MACARÉ, LIEFTINCK, SCHIMMELPENNINCK, DE BEAUFORT, VAN ASCH VAN WIJCK (Ede), LUCASSE, TYDEMAN, VAN KARNEBEEK, TAK VAN POORTVLIET, CONRAD, VAN ASCH VAN WIJCK (Wijk bij Duurstede), VAN KEMPEN, DE BOER, RINK, SMEENGE, HARTE VAN TECKLENBURG, GOEMAN BORGESIUS, VEEGENS, VAN RAALTE, LELY, VAN DEDEM, MUTSAERS, MEES, VERHEY, HESSELINK VAN SUCHTELEN, NOLENS, STAALMAN, DONNER, SCHAEPMAN, KOOL, EVERTS, GOEKOOP, VAN HEEMSTRA, PIJNAPPEL, SERET, VAN VLIJMEN, VAN BYLANDT (Gouda), VAN BYLANDT (Apeldoorn), VAN KERKWIJK, VAN DER KUN, DE WAAL MALEFIJT, TRUIJEN, KRAP, DE RAS, KOLKMAN, VAN GIJN, DE SAVORNIN LOHMAN en de Voorzitter.

Voor hebben gestemd de heeren VAN KOL, SCHAPER, TROELSTRA, VAN GILSE, PYTTERSEN, VAN DER ZWAAG, DE KLERK, VAN DEN HEUVEL, FOKKER, NOLTING, KETELAAR en SCHAAFSMA.

Het *amendement* van de heeren MEES c. s. wordt aangenomen met 68 tegen 13 stemmen.

Voor hebben gestemd de heeren BRUMMELKAMP, BOUMAN, MERCKELBACH, VAN DE VELDE, BASTERT, MACKAY, VAN DEN BERCH VAN HEEMSTEDE, DRUCKER, TRAVAGLINO, 'T HOOFT, PIJNACKER HORDIJK, FERF, RETHAAN MACARÉ, LIEFTINCK, SCHIMMELPENNINCK, DE BEAUFORT, VAN ASCH VAN WIJCK (Ede), LUCASSE, TYDEMAN, VAN KARNEBEEK, CONRAD, VAN ASCH VAN WIJCK (Wijk bij Duurstede), VAN KEMPEN, DE BOER, RINK, SMEENGE, HARTE VAN TECKLENBURG, GOEMAN BORGESIUS, VEEGENS, VAN RAALTE, LELY, VAN DEDEM, MUTSAERS, MEES, VERHEY, VAN DEN HEUVEL, HESSELINK VAN SUCHTELEN, NOLENS, STAALMAN, DONNER, SCHAEPMAN, KOOL, EVERTS, GOEKOOP, VAN HEEMSTRA, PIJNAPPEL, SERET, VAN VLIJMEN, VAN BYLANDT (Gouda), VAN BYLANDT (Apeldoorn), VAN KERKWIJK, VAN DER KUN, DE WAAL MALEFIJT, TRUIJEN, KRAP, DE RAS, KOLKMAN, VAN GIJN, DE SAVORNIN LOHMAN, GEERTSEMA, HOUWING, ZIJLMA, MICHIELS VAN VERDUYNEN, MEESTERS, VAN ALPHEN, ROESSINGH, VAN DEINSE en de Voorzitter.

Tegen hebben gestemd de heeren TAK VAN POORTVLIET, DE KLERK, HELDT, FOKKER, NOLTING, KETELAAR, SCHAAFSMA, VAN

De Voorzitter: Van Regeeringswege wordt art. 17 verhoogd met f 15 000 en art. 20 met f 10 000.

Ik onderstel dat daardoor de amendementen van de Commissie van Rapporteurs op die artikelen vervallen.

De heer GOEKOOP, *voorzitter der Commissie van Rapporteurs*: Mijnheer de Voorzitter! Na de stemming over het amendement op art. 13, de overneming door den minister van het amendement der Commissie van Rapporteurs op art. 14, en hetgeen zooeven verklaard is ten aanzien van de amendementen der heeren MEES c. s. op de artt. 17 en 20, vindt de Commissie van Rapporteurs vrijheid om ook haar overige amendementen in te trekken op de artt. 17 en 20.

De heer TROELSTRA: In aansluiting aan het gesprokene door den heer VAN KOL, neem ik de vrijheid om het amendement aanvankelijk voorgesteld door de Commissie van Rapporteurs op onderart. 17, over te nemen.

De Voorzitter: Door den heer TROELSTRA wordt voorgesteld om onderart. 17 te verminderen met f 55 000.

Het *amendement* wordt ondersteund door de heeren SCHAPER, VAN DER ZWAAG, VAN KOL en KETELAAR en komt mitsdien in beraadslaging.

De Voorzitter: Formeel bestaat er tegen het amendement geen bezwaar, maar ik moet toch doen opmerken, dat nu art. 17 verhoogd is met f 15 000 en na het stelsel aangenomen door goedkeuring van het amendement-MEES c. s. en de daarmede gepaard gaande wijziging en vermindering van art. 14, wederindiening van de amendementen op de artt. 17 en 20 een eenigszins wonderlijk effect heeft, omdat die amendementen in onmiddellijk verband stonden met het vervallen amendement van de Commissie van Rapporteurs op art. 13.

De heer TROELSTRA: Mijnheer de Voorzitter! Ik kan mij levendig voorstellen dat voor hen, die in elk geval de marine in stand wenschen te houden, en dus voor u, op uw standpunt, dit amendement niet aannemelijk is, maar op het standpunt van hen, die met alle middelen het voortzetten van onze marinepolitiek onmogelijk willen maken, is stemming over het amendement alleszins gewenscht.

De Voorzitter: Ik heb alleen op te merken, dat ik als Voorzitter geen standpunt heb te kiezen en dat daarover niet behoeft te worden gesproken, noch over de stem die ik als lid zal uitbrengen. Ik heb gezegd en herhaal, dat er formeel geen bezwaar tegen het amendement bestaat.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het amendement van den heer TROELSTRA op onderart. 17 wordt in stemming gebracht en met 75 tegen 5 stemmen verworpen.

Ik zal daar niets meer van zeggen. Ik ben er alleen vrij gerust op, dat dit bolwerk vroeg of laat verder zal worden veroverd, gelijk het voor een groot deel reeds is veroverd, door opheffing der bepaling, dat geen verzoekschrift mocht worden gezonden aan den Minister en vooral natuurlijk niet aan deze Kamer, zonder goedkeuring en medewerking en zonder bemiddeling van de chefs in alle rangen. Het ergste werd gevreesd, als een ieder wien dat zou lusten, zoo maar rechtstreeks in een adres aan den Minister iets zou kunnen verzoeken of een klacht zou kunnen richten. De bepaling werd eindelijk opgeheven, de opheffing stelde het personeel der werven tevreden en gerust en van eenige stoornis in den gang van zaken, ten gevolge dier opheffing, is nooit iets gehoord.

Zoo zou en zal het eveneens gaan indien een maatregel, als door mij wordt aanbevolen, zou worden ingevoerd.

Wat is nu de zaak? Wij hebben van Rijkswege, door samenwerking van de Regeering met de Staten-Generaal, organisatiën in het leven geroepen van den arbeid, de Kamers van arbeid. Van die organisatiën zijn de Rijkswerven uitgesloten, omdat de Regeering meent (antwoord van den Minister van Waterstaat enz.,) dat het bezit van een Rijkswerf en het aldaar bouwen van schepen niet kan geacht worden te zijn het uitoefenen van het bedrijf van scheepsbouw. Alleen dan kan de Staat geacht worden een bedrijf uit te oefenen, waar het een onderneming geldt, welke voor het publiek openstaat en waarbij het behalen van winst niet is uitgesloten.

Of deze meening juist is, blijve in het midden. Het gevolg er van is echter, dat de Rijkswerven en dergelijke inrichtingen verstoken blijven van een organisatie, als door de Regeering zelf is noodig geoordeeld voor de particuliere bedrijven.

Dit is een leemte die mijns inziens behoort te worden aangevuld. Kan dit niet geschieden door de werven op te nemen in de Kamers van arbeid, dan op andere wijze. Ik heb daarvoor de aandacht gevestigd op hetgeen enkele groote ondernemers reeds sedert eenige jaren hebben toegepast in hun bedrijf. Of dat het beste systeem is en er niet een doeltreffender kan worden toegepast wensch ik buiten beschouwing te laten. Op een slaafs navolgen van het systeem, zooals het in een of meer dier ondernemingen wordt toegepast, wensch ik dan ook niet aan te dringen. Het heeft echter véél voor, partij te kunnen trekken van ervaringen, die reeds gedurende een reeks van jaren elders met het toepassen van zekere maatregelen of instellingen zijn verkregen. En ik ben er van overtuigd, dat de in het Voorloopig Verslag genoemde fabrikanten genegen zijn den Minister alle gewensche inlichtingen te verstrekken.

Hetgeen gewenscht wordt is een vertegenwoordiging, niet slechts van de werklieden, maar ook van de meesters en beambten, wat voor de Rijkswerven zou zijn: de werklieden, de mindere en de hoogere ambtenaren. Een vertegenwoordiging van elk dier groepen afzonderlijk, die in eigen kring vergaderen, maar op

ling en werking eener vertegenwoordiging, eener Kamer van arbeid voor de Rijkswerven.

Ik kom thans tot de bezwaren, welke de Minister tegen het in het leven doen roepen van zulk een vertegenwoordiging voor de Rijkswerven aanvoert.

Het zijn er niet vele; maar twee. Ik begin met de laatste. Over het hoofd mag niet worden gezien, aldus betoogt de Minister, „dat de onderlinge verhouding van werklieden bij particuliere industrieële ondernemingen tot hun werkgevers een andere is dan die van de werklieden bij de Rijksinrichtingen tot de daarbij geplaatste ambtenaren en officieren."

Dat begrijp ik niet, Mijnheer de Voorzitter. Het is mij niet mogelijk dat verschil in verhouding te ontdekken. Ik ken alleen een verschil als het vorig jaar door den Minister van Waterstaat is genoemd en dat te voren reeds door mij is aangehaald. Het verschil is alleen, dat een particuliere onderneming niet, gelijk de Rijkswerven, schepen bouwt om de schepen, maar om er winst mede te behalen. Overigens is de verhouding gelijk. Want al is het aan de Rijkswerven niet te doen om winst te behalen, buiten de concurrentie blijven ze daarom niet. De Ministers van Marine beijveren zich steeds om met cijfers te bewijzen, dat de kosten van aanbouw aan 's Rijks werven, minder zijn dan bij particuliere ondernemingen. Zoo ook deze bewindsman. Waar derhalve het streven om zoo goedkoop mogelijk te bouwen, op den voorgrond staat, volgt al vanzelf, dat ook de ambtenaren bij 's Rijks werven dienen te leiden in een richting, dat zooveel mogelijk en degelijk werk wordt verricht voor zoo weinig mogelijk loon.

Hierin is dus geen verschil. Het kan alleen schuilen in het woord „onderlinge". De bedoeling zal zijn, dat de ambtenaren aan 's Rijks werven zich niet op zulk een hoog standpunt plaatsen, de werklieden niet zoo van uit de hoogte behandelen, dat zij in 't algemeen humaner zijn dan particuliere werkgevers of hun ambtenaren.

Of dit verschil bestaat en zoo ja, of het dan zoo algemeen is als de Minister het doet voorkomen, durf ik niet beoordeelen. Vergelijkingen zijn hier uit den aard hoogst moeilijk te maken. Ik zal ook niet aanvoeren, dat hetgeen mij wel eens ter oore is gekomen, niet in 't algemeen ten gunste van de Rijksambtenaren kan worden genoemd. En ik meen mede te weten, dat bij het aanstellen van ambtenaren, wel gevraagd of gelet wordt op technische bekwaamheid of bedrevenheid, doch niet op eigenschappen en opvattingen omtrent humaniteit en omgang met werklieden of minderen.

Een ander bezwaar is het niet zien door den heer Minister van een „reden om aan deze categorie van dienaren van den Staat een vertegenwoordiging te scheppen, die voor geen enkele andere soort van ambtenaren of beambten bestaat."

Mijnheer de Voorzitter! Men wil een zaak of men wil haar niet. Wil men haar wèl, dan dient men ergens te beginnen.

Ter audiëntie gekomen dient de man zijn grieven, belangen of bezwaren te ontwikkelen en .... te verdedigen; indien de betrokken ambtenaar een bedenkelijk gezicht trekt, de schouders ophaalt en zich onverschillig toont of bedenkingen tegenwerpt. En dit schijnt hij te mogen doen; er is namelijk niet bepaald dat hij den klager slechts heeft aan te hooren en de boodschap over te brengen. Wat er van zulk een verdediging terecht zal komen, kan gemakkelijk worden gedacht. Kan de betrokken ambtenaar niet met den klager opschieten, schijnt het niet doenlijk hem tot reden — namelijk des ambtenaars reden — te brengen, dan kan en zal hij in de meeste gevallen waarschijnlijk zeggen: welnu, zet je zaak in een nota maar eens duidelijk uiteen, dan kan ik die aan den directeur en commandant overleggen. Maar daar wordt het niet beter mee; want om een belang, een grief of een bezwaar duidelijk in een nota te omschrijven, is voor de groote meerderheid der werklieden zulk een kunst, dat maar weinigen er aan durven beginnen.

Indien echter alles goed marcheert, dan wordt door den betrokken ambtenaar het verhandelde ter kennis gebracht van den directeur en commandant „met de noodige voorstellen dienaangaande", waartoe ook behoort een afwijzende beschikking. De directeur en commandant neemt vervolgens een beslissing. Er blijkt niet uit de verordening of hij vooraf ook nog den klager hoort en evenmin of deze van de genomen beschikking eenig bericht ontvangt.

Dat een verordening als de door den Minister in de Memorie van Antwoord aangehaalde, met de beste bedoelingen in het leven is geroepen, wensch ik geen oogenblik te betwijfelen. Maar me dunkt dat de Minister zal moeten toestemmen, dat een organisatie als door mij wordt aanbevolen, dat een behàndeling van grieven, bezwaren, wenschen enz. in gemeenschappelijk overleg, vrij wat betere waarborgen geeft aan de werklieden en aan de Regeering, dat aan 's Rijks werven alles zoo goed is ingericht als in billijke mate mogelijk is.

De Minister zou er mede op hebben kunnen wijzen, dat den werklieden vrijheid wordt gelaten zich zelfstandig te organiseeren. En dat is zoo. Het personeel van de drie werven heeft zich vereenigd en deze vereenigingen zijn weder tot één lichaam verbonden. Maar of dit op den duur goed zal gaan en of zulk een organisatie een vertegenwoordiging als door mij wordt verdedigd overbodig maakt, ben ik zoo vrij te betwijfelen. Ik ben er volstrekt niet gerust op, dat de personen, die geroepen zijn en zich geroepen achten, die vereenigingen te besturen, daar op den duur pleizier van zullen hebben. Nu reeds is het mij bekend, dat een der hoogere ambtenaren tegen een in lageren rang sprekende over een dier bestuurders, zich als volgt uitliet: Het is een goede kerel, maar hij moest zich met die vereeniging niet inlaten.

Ik meen over dit onderwerp thans niet meer van de aandacht der Kamer te mogen vorderen en wensch daarom ditmaal te

worden genoemd; niet te hoog bepaaldelijk voor ambachtslieden; niet te hoog ook met het oog op de behoefte van een gezin.

Ze is mede billijk, omdat het minimum loon voor in den gewonen zin bekwame ambachtslieden te Amsterdam, reeds gaat boven de f 15 per week; bij meerdere bekwaamheid of bedrevenheid gaat het loon boven dat bedrag.

En wat is nu de toestand van 's Rijks werven?

In het Voorloopig Verslag is opgemerkt, dat slechts 5 pct. der werklieden het als maximum bepaalde daggeld ontvangt. Dat is niet juist, antwoordde de Minister; het bedoelde percentage is niet 5 maar $18^3/_{10}$ pct.

Waarin schuilt dit verschil? Voornamelijk in de zonderlinge regeling die aan de Rijkswerven gevolgd wordt. Men noemt daar leerlingen o. a. menschen die zelfs reeds den leeftijd van 23 jaar hebben bereikt, indien ze niet meer verdienen dan f 1,20 per dag. Die f 1,40 per dag — het aanvangsloon voor werklieden — verdienen of meer, worden gekend onder de benaming werklieden en van deze hebben dan, blijkens opgave van den Minister, slechts $18^3/_{10}$ pct. het voor voldoend bekwame werklieden bepaalde dagloon.

Nu moet een van tweeën waar zijn: Het aantal in hun vak bekwame of bedreven werklieden aan de Rijkswerven, is uitermate gering, bedroeg slechts $18^3/_{10}$ pct., òf de regeling der loonen is in hooge mate onbillijk.

Het eerste durf ik zelfs niet beweren; de Minister zou de eerste zijn om dit tegen te spreken. Maar in dat geval springt de onbillijkheid der loonregeling te eerder in het oog.

De aan de Rijkswerven gevolgde wijze van doen is natuurlijk een quaestie van zuinigheid. Maar naar het mij voorkomt van verkeerde zuinigheid, van een zuinigheid die de wijsheid bedriegt. Men schijnt òf aan de werven òf aan het Departement van Marine niet te kunnen begrijpen, dat de gevolgde wijze van loontoekenning het productievermogen der werven niet verhoogt, maar vermindert, verzwakt en verslapt. De bedreven en vaardige werkman, wien het loon wordt onthouden dat hem billijkerwijze toekomt en dat aan anderen wordt toegekend, neigt er toe, werk te leveren in verhouding tot het hem toegekende loon. Het verschil zal hier niet zitten in de deugdzaamheid, maar in de hoeveelheid van het werk. Niet de deugdzaamheid, omdat een goed werkman uitermate moeilijk kan gaan knoeien.

Een regeling als aan 's Rijks werven gevolgd wordt, verdooft den lust, verslapt den ijver, houdt den ouden sleur en slentergang er bij de werklieden in, zij verdooft elke neiging tot toewijding of meerdere toewijding die er nog bij de menschen inzit.

Een regeling als aan de Rijkswerven gevolgd wordt, is oeconomisch in alle opzichten onjuist. Waar de oorzaak der fout schuilt, is van hier uit niet te beoordeelen. Kwalijk echter kan de schuld gezocht worden bij de ingenieurs. Zij toch moe-

als voor anderen. Vooral voor de werklieden die gewoon zijn hun kerkelijke plichten naar behooren te vervullen. Deze beschikken maar over twee vrije dagen in het zomerseizoen: den Hemelvaartsdag en den 2den Pinksterdag. En als het weer op die dagen niet gunstig is, hebben ze er voor ontspanning *niets* aan.

Het toekennen van zoogenaamde vacantiedagen is slechts een quaestie van tijd; maar een quaestie die gelukkig voor oplossing vatbaar is. Sommige particuliere werkgevers, die een andere opvatting van billijkheid hebben dan de Minister, zijn daarin reeds voorgegaan. Wat aan die inrichtingen mogelijk is en wordt toegepast, is voor de Rijkswerven zeker niet onmogelijk.

Waar een wil is, is ook een weg. Zulk een weg of zulke wegen — want ik denk hierbij mede aan verschillende andere wenschen en verlangens van welke in het adres der werklieden sprake is, en het zal bij die reeks op den duur nog niet blijven — zulke wegen worden *niet* gevonden en zulke quaestiën worden *niet* opgelost door gelegenheid te geven voor audiëntiën, door het indienen van nota's en door het eindeloos schrijven van rapporten daarover, die daarna zorgvuldig in de archieven worden opgeborgen.

De wegen kunnen worden gevonden door gemeenschappelijke besprekingen, door gemeenschappelijk overleg en handelingen. Wil de Minister en wil men aan het Departement van Marine er aan ontkomen, dat quaestiën als de door mij besprokene, rakende de belangen van het personeel der Rijkswerven, in steeds toenemende mate een onderwerp van bespreking zullen worden in deze Kamer, dan is daarvoor maar één middel, n.l. het in 't leven roepen eener vertegenwoordiging in den geest als door mij is aanbevolen.

En wil de Kamer tijd winnen, waaraan zij in deze maand vooral zulk een groote behoefte heeft, dan zal zij wel doen den door mij aanbevolen maatregel bij den Minister te steunen.

De heer STAALMAN: Mijnheer de Voorzitter! Ik onderschrijf zeer gaarne vooral hetgeen de heer HELDT het laatst gezegd heeft, namelijk, dat de Kamer verstandig zal doen zich aan te sluiten bij den aandrang om toch eindelijk eens verbetering te brengen in de positie der werklieden aan 's Rijks werf. Ik voeg er bij, ook de Minister moge eindelijk eens nota gaan nemen van het telken jare bij dit artikel uitgesproken verlangen om in de positie van die menschen verbetering te brengen.

Van welke zijde die aandrang ook komt, de Minister wijst die telkens af, en het wil mij voorkomen, dat dit nu juist niet verstandig is. Wij zullen nooit ophouden, altijd weer te blijven aandringen en aankloppen zoolang tot wij eindelijk gehoord worden.

Dat de arbeiders van 's Rijks werf niet beschouwd worden als kiesgerechtigden voor de Kamers van arbeid, is mijns inziens

warm te maken voor maatregelen die den werkman ten goede komen. Er wordt veelal luchthartig over de zaken heengeloopen en de heeren zijn al erg gelukkig als zij een verzoek kunnen afwijzen op grond van administratieve bepalingen. Tot zekere hoogte mag men dat die heeren niet kwalijk nemen, zij *kunnen*, zoo ik zeide, voor deze dingen niet veel gevoelen, want zij kennen de toestanden niet.

Nu erkent de Minister, ook in de stukken, dat de werklieden het recht hebben zich afzonderlijk of vereenigd te wenden tot hun superieuren. Maar wat zien wij nu gebeuren: Een deputatie van werklieden van Willemsoord, Amsterdam en Hellevoetsluis heeft zich dezer dagen ter audiëntie naar den Minister begeven; over de ontvangst bij Zijn Excellentie waren de menschen zeer tevreden, zij werden uitstekend bejegend en ruimschoots in de gelegenheid gesteld zich gemakkelijk uit te spreken. Dit was bij den Minister, die het hen volstrekt niet kwalijk nam.

Met hun dadelijke chefs was dit volstrekt niet altijd het geval.

Nu een ander voorbeeld. De werfvereeniging te Willemsoord vraagt den hoofd-ingenieur, een humaan, welwillend man, een wijziging te brengen in de bepalingen omtrent de verzuimen. Zij wenschten, dat, wanneer zij een paar minuten te laat kwamen, in dezen tijd, zij niet langer een halven dag zouden moeten verzuimen. De Minister, de billijkheid van dit verzoek inziende, wil aan hun verlangen te gemoet komen, doch door een of andere onhandigheid, wordt voor de bestaande bepaling een andere in het leven geroepen, waardoor de arbeiders in den zomer nog meer schade zullen lijden.

Ik ben overtuigd, tegen de bedoeling van den Minister, die, ik twijfel er niet aan, de bepaling alsnog zal willen herzien.

En wat zag men nu? Zoodra werd niet het ministerieel besluit bekend, of sommige chefs voegden den werklieden toe: ja natuurlijk, dat heb je nu van je vragen en je vereenigen, 't wordt er hoe langer hoe slechter op.

Met een zekere Schadenfreude, werd het teleurstellend besluit den arbeiders medegedeeld, door superieurtjes, die nog altijd meenen door oogendienst het meest hun chefs te believen. Die menschen beschouwen het als een deel van hun roeping om het vereenigingsrecht en het recht van petitie te belemmeren.

Wat de Minister mededeelde in de stukken, is de theorie, maar de practijk is, zooals ik die schetste.

Ik dring er, in overeenstemming met den wensch die in het Voorloopig Verslag wordt uitgedrukt, op aan, dat het recht van vereeniging door den Minister zal gewaarborgd worden op de meest volkomen en afdoende wijze, en dat Zijn Excellentie maatregelen neme om te voorkomen, dat men de arbeiders der Rijkswerven bemoeilijkt, die langs ordelijken weg trachten te komen waar zij wezen willen, dat is tot een verbeterde positie,

dit verzoek in te willigen, wanneer hij werkelijk iets doen *wil*.

Nu over een laatste punt een enkel woord. De bureau-oppassers op de werf hebben herhaaldelijk gevraagd om vrije kleeding en schoeisel. De verschillende Ministers tot wie dit verzoek is gericht, hebben verklaard, dat daarbij geen dienstbelang betrokken is. Tot op zekere hoogte hadden die Ministers daarin gelijk, wanneer zij het althans niet in het belang achten van den dienst, wanneer de arbeiders een loon krijgen wat hun toekomt. Vroeger was er wel een dienstbelang bij betrokken, toen gebeurde het dat den bureau-oppassers de toegang aan boord geweigerd werd, omdat men hen niet van gewone burgers kon onderscheiden.

Wat heeft men toen gedaan?

In plaats van hun een uniform te verstrekken gaf men hun een koperen plaat. De Minister heeft gezegd, dat het werk dezer menschen van dien aard is, dat zij hun kleeding niet bijzonder verslijten. Dat geef ik toe, maar zij moeten fatsoenlijk gekleed gaan, beter dan zij van hun loon kunnen betalen. De sluiswachters krijgen wel gratis kleederen van het Rijk, dus ik zie geen reden waarom dit aan de bureau-oppassers ook niet gegeven zou kunnen worden.

Ook bij deze zaak dring ik er op aan dat de Minister toch niet elk verzoek zal afwijzen, dat van den kant der arbeiders wordt gedaan, want daarmede wordt ontevredenheid gewekt, vooral wanneer de kosten aan het inwilligen verbonden zoo gering zijn als voor datgene wat door mij en anderen wordt gevraagd.

De heer NOLTING: Mijnheer de Voorzitter! Ik zal zeer kort kunnen zijn, daar ik mij in hoofdzaak kan aansluiten aan hetgeen gezegd is door de beide voorgaande sprekers; ik wensch dan ook alleen nog een kort woord te spreken over het herhalingsonderwijs, waarvan ook de Minister een voorstander blijkt te zijn, daar hij dit herhalingsonderwijs, dat reeds gegeven wordt op 's lands werf te Amsterdam, ook wenscht te doen geven op de werven te Willemsoord en te Hellevoetsluis.

De Minister zegt in de Memorie van Toelichting:

„In verband met den uitslag van het daaromtrent ingestelde onderzoek is gerekend op herhalings- en teekenonderwijs aan de leerlingen bij 's Rijks werven te Willemsoord en Hellevoetsluis, waaromtrent ondergeteekende zich voorstelt te zijner tijd in overleg te treden met de betrokken gemeente- en schoolbesturen, voor het beschikbaar stellen van onderwijzend personeel en de toelating der leerlingen op hunne scholen."

En nu wensch ik er in verband met dat onderzoek, waarop de Minister zich beroept, op te wijzen, dat het herhalingsonderwijs op 's lands werf te Amsterdam niet is geregeld zooals dat behoort.

Wat toch is het geval? De deelneming aan het herhalingsonderwijs is eerst toegelaten, wanneer de leerling een jaar werkzaam is op de werf, zoodat de jongeling die, zooals dat ge-

Minister vermeerderd is, ook wel door het bestaande personeel zal kunnen verricht worden.

Blijkens de Memorie van Antwoord wil de Minister echter aan dit denkbeeld geen uitvoering geven, hoewel hij niet bestrijdt wat in het Voorloopig Verslag is aangegeven, dat wel is waar het aantal schepen eenige uitbreiding heeft ondergaan, maar aan den anderen kant het getal schepen, dat voor conservatie in aanmerking komt, ook inkrimpt. Op die opmerking heeft de Minister niet geantwoord. Waar nu de Minister meent, dat uitbreiding van personeel noodig is, zal daartegen wel niet veel te doen zijn, maar dit neemt niet weg, dat de voorstanders van hoogere bezoldiging van het bestaande personeel toch meenen te moeten blijven aandringen op die verhooging. Het daggeld van die werklieden is f 1,80. Zeker niet te veel. Wat is nu de voornaamste grief dier werklieden? Dat bij de onlangs plaats gehad hebbende algemeene loonsverhooging zij daaronder niet zijn begrepen, ten gevolge waarvan hun loon, dat vroeger stond boven het daggeld der sjouwerlieden, thans daarmede gelijkstaat. Nu zijn deze conserveerders meestal ambachtslieden die hun proef hebben afgelegd, hetzij in het scheepmakersvak, hetzij in het smidsvak. Het is dus wenschelijk, dat hun dagloon boven dat van de sjouwerlieden kome. En dat het meestal ambachtslieden zijn erkent de Minister zelf in zijn Memorie van Antwoord.

Vandaar dat wij meenen, dat de Minister wel kan voldoen aan het verzoek in het Voorloopig Verslag gedaan om de meerdere gelden op de begrooting aangevraagd, te besteden niet voor vermeerdering van personeel, maar om het daggeld te verhoogen van het bestaande personeel. Wel zegt de Minister, dat zij behalve het daggeld overwerk hebben, dat is zes uur per week, doch dit staat niet in verband met hun gewone werk en, wordt nu het personeel uitgebreid, dan zullen natuurlijk die overuren verdeeld worden. Om al die redenen zouden wij gaarne het daggeld verhoogd zien.

De heer Röell, *Minister van Marine*: Mijnheer de Voorzitter! De heer Heldt heeft enkele wenschen geuit, die ook reeds in het Voorloopig Verslag besproken werden: in de eerste plaats het in het leven roepen eener vertegenwoordiging van de werklieden. De werklieden van de werven zijn niet gebracht onder de wet op de Kamers van arbeid, omdat dit niet wenschelijk werd geacht. De positie van deze werklieden toch tegenover hun meerderen is geheel anders dan die van gewone werklieden ten opzichte hunner patroons. De werklieden van de werven staan onmiddellijk onder den Minister, die wat toekenning van loonen enz. aangaat — en daarover loopen toch in den regel de geschillen die door de Kamers van arbeid behandeld zullen worden — zelf gebonden is tegenover de Vertegenwoordiging en de bij de begrooting beschikbaar gestelde fondsen. Particuliere

de werklieden en hun chefs, en de algemeene tevredenheid zou noodeloos in de waagschaal worden gesteld.

Nu de quaestie van de daggelden. Men zou verlangen dat alle werklieden op het maximumloon werden gebracht. Ik geloof dat de heeren van de loonregeling een verkeerd denkbeeld hebben. Het maximum is alleen bestemd voor de zeer bekwamen, daar aan niemand een hooger loon dan dat maximum kan worden toegekend en men niet, als de particuliere werkgevers, voor enkelen een uitzondering kan maken. Het is dus duidelijk, dat het reglementaire maximum lang niet voor allen bereikbaar is, maar alleen voor hen die door bekwaamheid en ijver uitmunten, terwijl daarbij ook rekening moet worden gehouden met de voor eenig jaar op de begrooting toegestane bedragen voor arbeidsloonen.

En wanneer nu reeds 18,3 pct. het maximum genieten, dan mag dat zeker een behoorlijk percentage geacht worden. Ging men veel verder, dan zou ook de totale som der loonen daardoor hooger oploopen dan door mij noodzakelijk wordt geacht en verantwoord zou kunnen worden.

Door de geachte afgevaardigden uit Amsterdam en den Helder is verder gewezen op de aanwezigheid van volontairs in enkele werkplaatsen. Hun toelating strekt in geenen deele ten nadeele van anderen. In Amsterdam vindt men ze niet: alleen in Hellevoetsluis en Nieuwediep, waar aan eenige jongelieden de gelegenheid gegeven wordt, zich in de mechanische en werktuigkundige vakken te bekwamen, omdat in die gemeenten de gelegenheid ontbreekt om het gewenschte onderricht te bekomen. Het zijn dan ook slechts enkele zoons van loodsen en onderofficieren van de marine, die op hun verzoek in de gelegenheid gesteld worden, aldus werkzaam te zijn; maar zij komen nooit in aanmerking om als werkman te worden aangesteld en hun verblijf op de werven is dan ook steeds van tijdelijken aard.

De lieden nu, die onlangs bij mij op audiëntie zijn geweest, hebben mij gezegd, dat zij de zaak zoo niet hadden begrepen en de vraag dan niet in hun adres zouden hebben opgenomen.

Er is ook nog gesproken over de wenschelijkheid om de werklieden eenige verlofdagen per jaar te geven, evenals dat wordt toegestaan aan de mindere geëmployeerden.

Mijnheer de Voorzitter, de verhoudingen zijn hier volstrekt niet dezelfde; want in het toezicht der mindere geëmployeerden kan zonder bezwaar op verlofdagen door hun collega's voorzien worden; maar van werklieden wordt handenarbeid gevorderd, die niet door een ander te gelijk met zijn eigen werk gepresteerd kan worden. Ging men dus loon geven zonder arbeid, dan zou dit onmiddellijk geld kosten en wel in ronde som voor de werklieden op de werven f 4000 per dag. Dit zou voor 10 dagen f 40 000 worden, welk bedrag ik niet de vrijheid kan nemen aan de Staten-Generaal voor te dragen.

De bureau-oppassers hebben een loon van f 1,20 tot f 1,60

noemde plaatsen zal waarschijnlijk gebruik kunnen worden gemaakt van particuliere of gemeentelijke inrichtingen die daar bestaan; te Amsterdam daarentegen heeft men een eigen school op de werf.

De zaak is nog niet geregeld; de autoriteiten die daaromtrent in onderhandeling zijn, zullen spoedig rapport uitbrengen en ik heb hoop, dat in het aanstaande jaar die aangelegenheid in orde zal komen. Het onderwijs verplicht te stellen, zou ernstig bezwaar in hebben. Drie jaren geleden is het onderwijs aan de werf te Amsterdam geregeld. Tot nu toe voldoet dat goed; de jongens maken behoorlijke vorderingen en zij toonen daarbij ambitie en lust tot werken. Ik geloof echter, dat het niet doelmatig zou zijn de onwilligen te dwingen op de scholen te komen. Men geeft de gelegenheid om te leeren, maar het onderwijs verplicht te stellen ligt niet op den weg van een Rijksinstelling. Ik kan mij zeer goed begrijpen, wat de geachte afgevaardigde meedeelt, namelijk, dat de jongens met taakwerk liever wat verdienen, dan naar school te gaan. Bovendien hebben de werklieden die een taakwerk aannemen, daarbij voor sommige bezigheden ook jongens noodig. Waren nu al die jongens op school, dan zou aan dat taakwerk niet geregeld kunnen worden doorgewerkt, en er dus stagnatie in den arbeid ontstaan. Ik geloof ook daarom, dat het verplicht stellen van het onderwijs minder doelmatig zou zijn.

De heer Heldt: Ik dank den Minister voor het gegeven antwoord. Bevredigd heeft het mij echter niet. Het komt mij voor, dat het om verschillende redenen thans niet de geschikte tijd is het debat over de door mij besproken onderwerpen voort te zetten. De Minister toch schijnt, wat het eerste punt aangaat, òf de zaak nog niet goed te hebben overwogen òf een zoodanig tegenstander te zijn van het in het leven roepen van een vertegenwoordiging van de werklieden, dat wij van hem de invoering daarvan niet mogen verwachten. Is nu het eerste het geval, wat ik alsnog hoop, dan zou ik willen volstaan met den Minister aan te bevelen, de zaak alsnog in nadere overweging te nemen.

Ik kan mij nl. voorstellen, dat waar de minister, ik meen eerst in het begin van November, het Voorloopig Verslag ontving en toen voor het eerst kennis maakte met den wensch tot het in het leven roepen van een vertegenwoordiging van de werklieden, hem de tijd ontbroken heeft de zaak voldoende te overwegen en met de daarvoor aangewezen ambtenaren te bespreken. Daarom wensch ik den Minister aan te raden nog eenigen tijd te nemen om een onderzoek in te stellen. Ik zou hem willen aanraden aan de betrokken fabrikanten te vragen, wat hun ervaringen zijn op dit gebied, dus niet slechts te vragen een exemplaar van de statuten maar naar een oordeel en ervaringen, omtrent de wijze hoe „de kern", zooals de vertegenwoordiging van arbeiders in hun inrichtingen gewoonlijk wordt genoemd, werkt en met welk resultaat.

tevreden ben. Dit sluit in dat ik blijf aandringen bij den Minister om de categorie van werklieden die vergeten is toen de loonsverhooging plaats had, zoo spoedig mogelijk in die verhooging te laten deelen.

De heer NOLTING: Mijnheer de Voorzitter! Ik kan niet anders zeggen dan dat ik het antwoord dat de Minister mij gegeven heeft ten hoogste betreur. Waar het Rijk toch een instelling heeft voor het geven van onderwijs, waar het Rijk daarvoor betaalt onderwijzerspersoneel, daar geloof ik dat het Rijk mag eischen dat van dat onderwijs ook vruchten worden geplukt. En die vruchten zullen nooit geplukt worden zoolang als deze zaak geregeld is als op dit oogenblik te Amsterdam. Wanneer dat onderwijs niet verplichtend wordt gesteld, komt er niets van terecht. Op dit oogenblik komt het voor dat op uren dat er onderwijs moet gegeven worden aan 20, er maar 3 à 4 tegenwoordig zijn. Wanneer de Minister niet wil toestaan dat het onderwijs verplichtend wordt gesteld, acht ik het niet noodzakelijk dat dergelijke inrichting bestendigd blijft, want dan bestaat in Amsterdam de gelegenheid om gebruik te maken van het herhalingsonderwijs. Ik hoop dus alsnog dat de Minister waar hij nu zeide dat hij ook daarom het onderwijs niet verplichtend wil stellen omdat dit de bevordering van deze jongens tot werklieden zou tegenhouden, zal willen inzien dat het nietverplichtend stellen van dit onderwijs juist is tegenwerken van de bevordering van de jongelieden tot werklieden. Het niet bezoeken van de lessen van het herhalingsonderwijs is een gevolg hiervan, dat de jongens worden gebruikt bij een groep werklieden, om mede te werken in het taakwerk, iets wat ik allerverderfelijkst vind voor de jongens, die een vak moeten leeren. De Minister zou er beter over kunnen oordeelen indien hij zelf als vakman ware werkzaam geweest. Ik wijs hem er daarom op dat de jongens, die gebruikt worden bij taakwerk, jaar in jaar uit een en hetzelfde onnoozele werk moeten verrichten, waardoor zij daarin bedreven worden, maar dat de vruchten van hun werk geplukt worden door de meer gevorderde werklieden. Daarom zou het wenschelijk zijn dat de Minister de zaak aldus regelde, dat de jongens verplicht werden een of twee uren de school te bezoeken naar gelang van de groepen waarbij zij verdeeld zijn. En ik dring er op aan dat dit zal plaats hebben.

Wat het taakwerk betreft nog dit. Juist op dit oogenblik, terwijl er in Amsterdam op 's lands werf een overvloed van werk is en de werkuren overschreden worden, en honderden, bijv. van het schildersvak, zonder werk loopen, ligt het op den weg van de Regeering om zooveel mogelijk werkloozen aan te nemen en hun het werk te laten verrichten wat thans als overwerk wordt verricht door hen die winter en zomer werk hebben.

De heer STAALMAN: Mijnheer de Voorzitter! De Minister heeft ons ten opzichte van het loon geantwoord, zooals hij elk jaar

Nederlandsche fabriek van werktuigen en spoorwegmaterieel had aangetroffen. Volgens de rapporten werkt het goed; ik begrijp dus niet waarom daarin nu reeds verandering zou moeten komen. Ik zal echter de beweerde wenschelijkheid doen onderzoeken.

Wat die geachte afgevaardigde in het midden bracht omtrent de wenschelijkheid een deel van den arbeid te Amsterdam, thans in overwerk uitgevoerd, te doen verrichten door tijdelijk werkeloozen aldaar, ik geloof, Mijnheer de Voorzitter, dat ik daarmede zou handelen in strijd met zijn eigen wensch om onze werklieden hooger verdiensten te geven. Maar het zou daarenboven een nadeeligen invloed hebben op den gang der werkzaamheden en storend daarop werken.

De heer STAALMAN verwacht omtrent het toekennen van verlofdagen voor de werklieden thans van mij geen direct antwoord. Ik doe hem nogmaals opmerken dat in het toezicht, door de minder geëmployeerden die verlof krijgen, uit te oefenen, wordt voorzien door hun gelijken, zonder dat daarmee extra kosten gepaard gaan, hetgeen bij de werklieden niet mogelijk is. Zijn berekening van de 45 uren, die per jaar te veel gewerkt worden, verklaar ik nog steeds niet te begrijpen. De tijd van 9 uren is aangenomen als gemiddelden maatstaf voor berekening bij overwerk en verzuim, voor zomer en winter; maar dat houdt geen direct verband met het juiste getal uren dat zij per jaar werken.

De beraadslaging wordt gesloten en onderart. 20 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De onderartt. 21 tot en met 26 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over onderart. 27, luidende:

Vaste traktementen van het korps officieren van administratie, f 53 362.

De heer STAALMAN: Mijnheer de Voorzitter! Bij art. 27 is meermalen aangedrongen op inkrimping van officieren van administratie in Indië, vooral als bezuinigingsmaatregel. De Minister weerspreekt het daarvoor in het Voorloopig Verslag aangevoerde in de volgende woorden: De briefwisseling met den commandant van de zeemacht gevoerd, betreffende de inkrimping van het in Oost-Indië dienende aantal officieren van administratie en de daaromtrent ontvangen adviezen, hebben ondergeteekende tot de overtuiging gebracht, dat die maatregel ten zeerste zou strijden tegen het belang van den lande en van het personeel. Op dien grond is gelast dat de proef niet zou doorgaan. Zij is dientengevolge niet tot uitvoering gekomen en is er dus geen sprake geweest van een aanvankelijk succes.

Als ik juist ben ingelicht dan zou de vice-admiraal STOKHUIZEN uit Holland zijn gekomen met het denkbeeld van den Minister van Marine zeker, om te beproeven de bemanningen der flottieljevaartuigen te detacheeren uit de rol van wacht- en stationschepen, om dan op die flottielje-vaartuigen een sergeant-

met de administratie onder toezicht van officieren der marine.

De beraadslaging wordt gesloten en *onderart.* 27 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De *onderartt.* 28 tot en met 30 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaglng over *onderart.* 31, luidende:

„Kosten voor het personeel der actieve zeemacht, bestaande in: zeetraktementen, soldijen en toelagen; traktementen van de geëmbarkeerde officieren der mariniers; traktementen, toelagen, soldijen, vergoedingen en tegemoetkomingen van de marine-reserve; premiën bij ernstexercitiën en andere practische oefeningen; voorschotten ter voorziening in de behoefte aan kleedingstukken, kooigoederen, tabak, de betaling der reparatie-loonen en alle overige daarmede verband houdende kosten; toelagen aan geneeskundig en pharmaceutisch personeel der landmacht, voor diensten ten behoeve der zeemacht f 2 042 000".

De heer Staalman: Mijnheer de Voorzitter! Ik heb met belangstelling kennis genomen van de plannen die de Minister maakt ten opzichte van het stokerspersoneel. Ik zeg met belangstelling, ofschoon ik geen bewonderaar ben van die plannen. De opleiding toch van zoo jeugdig personeel moge een schijnbaar resultaat hebben, op den duur zal blijken, dat men in groote ongelegenheid zal komen.

Ik wijs er op dat het tekort aan stokerspersoneel, volgens het eigen antwoord van den Minister, nu reeds — op 1 Juli ll. — 429 man bedraagt. Dat stokerspersoneel zal, komt het plan des Ministers tot uitvoering, voltallig moeten zijn en goed geoefend.

Dit kan de Minister nu wel zeggen en zich daaromtrent illusiën maken, maar daarmede *heeft* hij nog geen voldoend personeel, en ik twijfel er aan of de Minister ooit zijn doel zal kunnen bereiken, wanneer hij geen meer afdoende maatregelen neemt.

De aanhoudende klachten, die nu reeds uit de machinekamer worden vernomen over het zóó zonderling gerecruteerde stokerspersoneel, wat betreft hun geoefendheid en de noodige physieke ontwikkeling, d. i. hun uithoudingsvermogen, zijn van dien aard, dat men verplicht is ook voortdurend binnenlandsche stokers te gebruiken, ofschoon het voor dat personeel een uitzondering moet zijn, om den dienst buitengaats waar te nemen. Ik kom daarop straks met een enkel woord terug. De maatregelen, tot versterking van het stokerspersoneel door den Minister genomen acht ik niet afdoende, maar ik hoop er het beste van. Ik geloof echter de resultaten zullen Zijn Excellentie inderdaad teleurstellen.

Wanneer bijv. een groot aantal mariniers, ongeveer 70, wordt geplaatst bij het stokerskorps, dan ligt het voor de hand, dat zij niet dadelijk bruikbaar zijn in de machinekamer en ook niet bruikbaar worden na een of twee jaren dienst te hebben gedaan.

Ik wijs er op dat bij geen enkel korps de *leeftijd* geldt als hier het geval is, en ik zou den Minister wel willen vragen wat de reden is dat hier zoo pertinent wordt vastgehouden aan het eenmaal genomen besluit om geen stoker te bevorderen, die niet beneden de 35 jaar is.

Er is op het oogenblik een korporaal-stoker tot den cursus toegelaten, die den leeftijd van 35 jaar overschreden heeft en er zijn anderen die nog geen twee jaren korporaal waren eveneens op dien cursus, wat feitelijk niet mocht plaats hebben. Mag ik daaruit afleiden dat de Minister de bepalingen heeft gewijzigd?

Dan is de zaak natuurlijk gezond, maar wanneer dit niet het geval is, dan zou hier plaats hebben een vrij willekeurige exceptie, welke ik mij aan den anderen kant óók moeilijk kan voorstellen.

Ik zou den Minister dus wel in ernstige overweging willen geven om, ter bevordering van de dienstneming bij het stokerskorps, alsnog een overgangsbepaling in het leven te roepen, waardoor het dezen korporaalsstokers mogelijk wordt gemaakt, wanneer zij voldoende geschikt en bekwaam zijn — ik leg hier den nadruk op — te worden bevorderd tot sergeant.

Thans een enkel woord naar aanleiding van een ernstige klacht der stokers bij den binnenlandschen dienst te Willemsoord.

Dit personeel wordt tegenwoordig buitengewoon veel gebruikt voor diensten buitengaats, terwijl dit toch voor hen uitzondering moet zijn. Dit buitengaats gaan is voor deze menschen een schadepost. Wanneer nu dit een gevolg mocht zijn van het tekort aan stokers, dan zou ik den Minister wel willen vragen of die schade althans niet kon worden vergoed op de een of andere wijze. Verder beklagen zij zich over het feit, dat enkele hunner bijna geregeld worden uitgezonderd van den dienst buitengaats; er zijn drie of vier die geregeld moeten binnen blijven zonder eenige billijke reden.

Wat het stokerspersoneel in het algemeen betreft, nog een enkele opmerking.

De Minister kan het dienstnemen niet genoeg bevorderen, en dat kan hij in hooge mate, wanneer hij wil zorgen dat de stokers aan boord der schepen niet zoo behandeld worden als soldaten.

Het komt meermalen voor, dat de stokers die in de machinekamer uren afmattend werk hebben verricht en even boven komend om een luchtje te scheppen, door den officier van de wacht naar beneden worden gestuurd, met den uitroep: wat moeten die kerels hier; of zij worden geplaagd met exercitiën met het geweer, wat, na den zwaren arbeid in de machinekamer, eenvoudig onzinnig is.

Ik zou den goeden raad willen geven in het belang van het stokerspersoneel daarop meer bijzonder te willen doen letten. Stokers zijn geen soldaten en juist dat soldaatje spelen maakt hen afkeerig van den dienst.

In het Voorloopig Verslag is verzocht om wat betreft de

Naar aanleiding van een opmerking bij het afdeelingsonderzoek ben ik den Minister een opheldering schuldig. Er werd daar op gewezen dat sommige onderofficieren na één jaar dienst in hun graad het maximum soldij kunnen behalen. De Minister antwoordt, dat hem dit niet recht duidelijk is en daarom zal ik dit even nader toelichten.

Met uitzondering van de bootslieden geldt voor alle onderofficieren als maximum-soldij f 40 per maand na achtjarigen diensttijd, mits zij in het vaste korps opgenomen of tot de opneming daarin voorgedragen zijn. Voor bootslieden geldt de bepaling, dat wanneer zij vier jaar in dien graad hebben gediend en zijn voorgedragen voor de opneming in het vaste korps, zij dan reeds die f 2.— verhooging per maand ontvangen. De soldij der bootslieden wordt evenwel f 42 bij opname in het vaste korps, ongeacht hun diensttijd in den graad van sergeant. Nu hebben zich gevallen voorgedaan, dat bootslieden na één jaar dienst in dien graad in het vaste korps werden opgenomen; kwamen zij dus in dien korten diensttijd reeds dadelijk in het genot van hun maximum-soldij, dus zeven jaar vroeger dan een der overige onderofficieren, die in de gunstige omstandigheden verkeeren; bovendien bedraagt hun maximum-soldij f 2.— 's maands meer dan van eenige andere qualiteit. Het komt mij wenschelijk voor de aandacht des Ministers daarop te vestigen, hoewel ik thans op mijn vraag geen antwoord verlang, opdat, in het belang der overige onderofficieren, zoo mogelijk te hunnen bate een wijziging tot stand kome.

De heer VERHEY: Mijnheer de Voorzitter! Gebruik makende van de door u gegeven vergunning zal ik mij veroorloven bij dit artikel eenige onderdeelen, het personeel der marine rakende, te bespreken.

In de eerste plaats een belangrijke aangelegenheid die bij deze begrooting wordt voorgesteld, de regeling der zeetraktementen van de zeeofficieren. In het Voorloopig Verslag is gewezen op het minder gewenschte van die regeling, en ik deel die meening, niettegenstaande ik met het beginsel, dat de betrekkingen bij de marine geregeld worden niet uitsluitend naar de dienstbetrekking, maar ook naar rang en anciënniteit, zou kunnen medegaan. De Minister grondt zijn beginsel op den wensch om de overplaatsingen te beperken, en er wordt een enkel voorbeeld in de Memorie van Toelichting gegeven, waarmede de Minister wil aantoonen, het noodzakelijke om te trachten het kostbare en gecompliceerde materieel van onze marine te doen bezetten door personeel, dat door stabiliteit waarborgen geeft dat dit goed zal worden behandeld. Het komt mij voor, dat tegen de wijze waarop dat beginsel staat te worden toegepast, bedenkingen zijn in te brengen.

Dat de Minister het vraagstuk heeft aangevat is zeer te waardeeren, maar dit kan niet ontslaan van de verplichting om het voorgestelde na te gaan.

activiteit van $1-1^1/_2$ jaar of van periodes van activiteit door non-activiteit onderbroken.

Men moet bovendien in acht nemen, dat aan de commandanten gewichtige, verantwoordelijke betrekkingen zijn opgedragen. Van hen zal in tijd van oorlog voor een groot gedeelte ook het behoud van onze koloniën kunnen afhangen.

De toestand van het materieel, het beheer van het schip, de geest en de vorming van officieren en equipage, alle factoren die op den uitslag van dien strijd van onberekenbaren invloed zijn, hangen van hen af. Zij zijn voor lang gescheiden van hun gezinnen; het is dus niet billijk om hen zoo te verminderen.

Een andere categorie van hoofdofficieren, de kapitein-luitenants ter zee, zal ook vermindering ondergaan; de commandant van een schip bijv. voor buitenlandschen dienst tot f 700, die van een schip voor binnenlandsche verdediging tot f 500. De traktementen van onderscheiden kapitein-luitenants ter zee binnengaats en in betrekking aan den wal worden wat verhoogd en ik ben daar allerminst tegen, want ik meen, dat het wel degelijk nuttig kan zijn diensten aan den wal behoorlijk te bezoldigen; maar daarom is het nog niet noodig, varende officieren het gelag te doen betalen. Volgens mijn berekening is de totale vermindering in traktement bij de kapitein-luitenants ter zee aanmerkelijk grooter dan de vermeerdering.

Wanneer nu de Minister zegt: ieder vaart op zijn beurt, dan is dit in theorie juist, maar in de werkelijkheid niet. Een in betrekking aan den wal zijnd zeeofficier gaat varen als de tijd zijner plaatsing om is, dat zal door den regel wel zoo zijn; maar daarom verkrijgt men niet een regelmatige omwisseling van alle officieren in de verschillende betrekking. Ware dat juist, dan zou, dunkt mij, te kort gedaan worden aan het beginsel der regeling, dat bestendiging in een bepaalde functie beoogt, als het belang van den dienst dat wenschelijk maakt.

Bovendien wordt meermalen het verschijnsel waargenomen, dat officieren, die in een of andere betrekking goed hebben voldaan, later weder in soortgelijke betrekking terugkeeren, zij het dan in hoogeren rang, en dat is zeer goed te verklaren, omdat men daardoor verkrijgt personen, die volkomen op de hoogte kunnen zijn van het raderwerk van het betrokken onderdeel.

In de rangen der luitenants ter zee 1e en 2e klasse komen meer vermeerderingen dan verminderingen voor; dit neemt echter niet weg, dat ook onder hen officieren zijn die op het oogenblik vermindering zouden ondergaan en dus op het door hen toch al niet zoo ruim toegemeten inkomen beknibbeld worden.

Ik wijs ook nog op een feit in „Het Vaderland" van 13 December geconstateerd, dat in Indië bijv. de luitenants ter zee der 1e klasse, commandanten van flottieljevaartuigen, meer zeetraktement genieten dan luitenants ter zee 1e klasse eerste officier; het gevolg daarvan zal kunnen zijn dat men, wanneer zulk een luitenant ter zee als eerste officier geplaatst is op een kruiser, men toch, om onbillijkheden te voorkomen, hem com-

voor een groot deel althans zijn ondervangen. Mij wil het echter voorkomen, dat verhooging der vaste traktementen, die te gelijk de gedwongen non-activiteit uit een financieel oogpunt dragelijker zou maken, beter in de bezwaren zou kunnen voorzien.

Een enkel woord over de verhoogde zeetraktementen in Indië. Ik verheug mij over de voorgestelde wijzigingen, maar, waar door den Minister in de Memorie van Antwoord gezegd wordt, dat de oudste officieren der bijwapens geen verhooging zullen krijgen als die voor den rang van kapitein-luitenant ter zee, daar kan ik niet geheel met Zijn Excellentie meegaan. Wanneer die officieren bepaald jonger zijn of van dezelfde anciënniteit als de officieren in dien rang bij het korps zeeofficieren, is er geen reden om hun een hooger zeetraktement toe te kennen; maar voor het geval hun tijdgenooten dienen in den rang van kapitein-luitenant, geef ik den Minister beleefd in overweging hun de verhoogde traktementen aan dien rang verbonden toe te kennen.

Een ander onderwerp betreft de regeling van de traktementen van de subalterne officieren van de mariniers. Ik dank den Minister voor de mededeeling, dat de zaak bij hem in overweging is. Ik mag op de behandeling daarvan aandringen vanwege de geïsoleerde, bijzondere positie, welke die officieren tot nog toe innemen.

In de gewisselde stukken is aan den Minister ook gevraagd of in het belang van den dienst niet kon worden overgegaan om op de groote schepen een kapitein van de mariniers te plaatsen, met het oog op het raadzame van specialisatie van arbeid. De Minister ziet het wenschelijke daarvan niet in. Ik zal daarover niet in discussie treden, maar blijf deze zaak in 's Ministers aandacht aanbevelen.

Alles wat de Minister, afgescheiden van de financieele overwegingen, ook tot verbetering van de positie dier officieren kan doen, schijnt mij wenschelijk. Die positie zou beter gemaakt kunnen worden en wellicht ook meer in overeenstemming gebracht met de opleiding, die door hen aan het instituut wordt genoten.

Ten opzichte van de officieren van administratie een kort woord. Met genoegen heb ik gezien, dat de Minister niet ingegaan is op het denkbeeld om het korps officieren te verminderen en in Indië dergelijke officieren aan boord van sommige schepen weg te nemen. Ik juich die beslissing toe, omdat daardoor voorkomen wordt een miskenning van den werkkring van het korps officieren van administratie, en dat zou toch indirect nadeelige gevolgen kunnen hebben. De werkkring van de officieren van administratie aan boord is van voldoende gewicht en de positie die zij aan boord innemen en kunnen innemen is van dien aard, dat het, mijns inziens, niet goed gewerkt zou hebben wanneer aan het voornemen gevolg was gegeven. Een goed en richtig beheer van de aan hen toevertrouwde belangen werpt voor het Rijk en de bemanning directe en indirecte voordeelen af.

geval is, een extra-toelage gerechtvaardigd, gelijk ook de Minister erkent. In het algemeen acht ik dus het beginsel waarvan de Minister uitgaat, juist.

Nu heeft de geachte vorige spreker gezegd, dat hij dat beginsel ook wel wil; hij erkent ook het bezwaar dat in het tegenwoordig stelsel is gelegen; maar hij zegt: Dat moet gij niet vinden door de zeetraktementen te verminderen, maar door te verhoogen de traktementen van degenen die aan land zijn.

Ik meen, dat dit niet juist is. Het is mogelijk dat thans de regeling zóó is gemaakt, dat men degenen die aan wal zijn te weinig en die op zee zijn te veel toekent: ik kan dat niet beoordeelen; maar ik acht het rationeel, dat men een betere regeling maakt, zonder dat daarom meer behoeft te worden betaald door den Staat.

Men moet een stelsel in den geest als de Minister voordraagt aanvaarden of den toestand laten gelijk die thans is.

Nu heb ik echter één bezwaar tegen het stelsel der Regeering: ik meen dat zij ook de bestaande traktementen wil verminderen, waarop de heer VERHEY reeds gewezen heeft.

In de Memorie van Antwoord zegt de Minister:

„Ofschoon het niet valt te ontkennen, dat eenige aan den wal geplaatste zeeofficieren bij invoering van de voorgestelde traktementsregeling in bezoldiging zullen vooruitgaan, zoo staat daartegenover dat andere aan den wal geplaatsten achteruit zullen gaan."

Nu komt dit voor den fiscus natuurlijk volkomen gelijk uit, als men den een wat meer geeft en den ander wat minder, maar voor den titularis die minder krijgt is dit een schrale troost, want degeen die meer krijgt, krijgt het dan uit den zak van den ander.

Mij komt het voor dat degeen die eenmaal in het bezit is van een traktement, in het bezit daarvan moet blijven, en dat, wanneer hem voor extra diensten extra betaling is toegekend, hij van die extra betaling in het bezit moet blijven zoolang hij die extra diensten verrichten blijft. Er moet zijn een overgangstoestand, al moet die aan den Staat eenig geld kosten. Wanneer men een betere regeling wil van de traktementen, moet dat niet komen ten laste van de bezitters; ik zeg niet ten laste van degenen die verwachtingen hebben. Wanneer men dáármee rekenen wilde en zeide: ja, die officieren verwachten dat zij dan en dan een mooi traktement zouden krijgen, en die verwachting ontsnapt hun, dan is geen enkele reform mogelijk. Daarover moet men heenstappen: verwachtingen geven geen recht. Maar wanneer men eenmaal in het bezit is van een traktement, dan kan dit niet worden verminderd.

Ik beroep mij hier op het oordeel van den Minister van Financiën, die blijkens de Memorie van Toelichting van de Staatsbegrooting van dit jaar juist hetzelfde heeft gedaan. Hij heeft ook verandering voorgesteld in de traktemementen van het korps inspecteurs van de registratie, en daarbij zegt hij:

tementsregeling alsnog uit te stellen en nog eens rijpelijk na te gaan en de Kamer later van zijn bevindingen mededeeling te doen. Ik geloof dat daarmede ook in het belang van vele marine-officieren een zeer nuttig werk zal verricht worden.

De heer RÖELL, Minister van Marine: Mijnheer de Voorzitter! Ik zal eerst antwoorden op hetgeen de heer STAALMAN gezegd heeft. Hij heeft gesproken over het stokerspersoneel, dat meer traktement moest hebben.

Ik kan verklaren dat ik die stokersquaestie met hart en ziel behandeld heb en hun zelfs meer inkomsten heb toegekend dan oorspronkelijk het plan was, zoodat ik thans geen reden zie om die nog meer te verhoogen.

Ook voldoet de regeling van de opleiding der stokers te Amsterdam geheel aan de verwachting. Die stokers worden gekozen uit de sterkste jongelieden van de „Wassenaer", die in den regel op hun $17^1/_2$ jaar tot stoker benoemd worden.

Er is alle reden om te verwachten dat deze zaak zal slagen. De groote quaestie is dat voor de schepen van het nieuwe materieel veel meer werklieden noodig zijn dan vroeger.

Het is echter nutteloos thans veel over de zaak te spreken, omdat het nog maar een begin is. Ik acht het beter om, wanneer de Kamer de gelden toestaat, eerst over de werking der opleiding te oordeelen, nadat daaromtrent de noodige ondervinding zal zijn opgedaan.

De geachte afgevaardigde heeft wederom de grief kenbaar gemaakt dat de korporaal-stokers niet tot sergeant bevorderd kunnen worden nadat zij 34 jaar oud zijn.

Die bepaling is gemaakt om een noodzakelijke grens te stellen ter verzekering van een voldoenden diensttijd in den hoogsten graad; ik geloof niet dat deze invloed zal hebben op de dienstneming. Het is slechts een maatregel die tijdelijk werkt, omdat in den vervolge de stokers van de nieuwe opleiding ruimschoots gelegenheid zullen hebben, vóór hun 34ste jaar sergeant te worden.

Dat stokers voor binnenlandschen dienst naar zee gezonden worden, is mij niet bekend. Ik zal dit laten onderzoeken.

Dat de stokers als soldaat behandeld worden en dat zij niet dan behoorlijk gekleed aan dek mogen komen, spreekt vanzelf; het mag aan boord geen Janboel worden; er moet orde zijn.

Het voorschottenstelsel is onlangs zeer bevredigend geregeld. Vroeger konden schepelingen *niet* in het bezit van het certificaat van goed gedrag bij het naar zee gaan geen voorschot krijgen, nu, mits zij een hoogeren graad hebben dan matroos 3de klasse, wel.

De grief van den geachten spreker betrof echter meer het bezwaar dat onderofficieren ook pas kort vóór het naar zee gaan het voorschot ontvangen. De geachte afgevaardigde verlangt dat het hun minstens 3 weken vóór het vertrek zal worden uitbetaald.

personen in betere financieele conditie te brengen — te doen. Ik heb hier buiten beschouwing gelaten de meerdere toelage aan commandanten voor hun beroepsonkosten.

Het is waar dat de luitenants ter zee 1e klasse, die thans een betrekking bekleeden die in den regel bestemd is voor een kapitein-luitenant ter zee, bij de vigeerende regeling een hooger traktement hebben dan bij de voorgestelde, dit is evenwel een gevolg van het stelsel: regeling van inkomen alleen naar anciënneteit.

Het is moeilijk om een andere regeling te ontwerpen, omdat de Atjehtoelage en de verhoogde traktementen in Indië daarmee verband houden.

Ik ben niet voornemens een voorstel te doen om deze regeling in te voeren voor het midden van het jaar, teneinde te kunnen nagaan of er nog verbeteringen in aan te brengen zijn.

Op de vraag van den geachten afgevaardigde uit Rotterdam, den heer VERHEY, omtrent de traktementen van de subalterne officieren der mariniers, heb ik reeds in de Memorie van Antwoord medegedeeld dat het een punt van overweging bij mij uitmaakt of de regeling daarvan aan een herziening moet worden onderworpen.

Wat de officieren van administratie aangaat — die een chef uit hun eigen korps zouden wenschen — zij kunnen desverlangd evenals alle andere officieren der zeemacht, hun wenschen kenbaar maken aan den chef van de afdeeling Personeel aan het Departement van Marine.

De door den geachten afgevaardigde uit Goes, den heer DE SAVORNIN LOHMAN gewenschte eventueel toe te passen overgangsmaatregel, zou moeilijk toe te passen zijn, want dan zou men tijdelijk voor gelijke rangen en gelijke betrekkingen uiteenloopende bezoldigingen krijgen en bovendien zou het misschien aanleiding geven tot het vermoeden dat overplaatsingen daarvan de oorzaak waren, want wanneer een officier overgeplaatst wordt, krijgt zijn opvolger het nieuw bepaalde traktement. Het is dus beter om in eens de nieuwe traktementen in te voeren, maar ik zal onderzoeken of het mogelijk is om een overgangsmaatregel te nemen.

De heer VERHEY: Mijnheer de Voorzitter! De heer DE SAVORNIN LOHMAN meende dat ik een verhooging van de traktementen had bepleit, maar dit is het geval niet; ik heb alleen voor een regeling de verhooging voorgestaan van de non-activiteitstraktementen, in de meening dat daardoor de verschillende categorieën in betere conditie zullen kunnen komen.

Wanneer bijv. de besproken commandeerende officieren aanhoudend in functie waren, dan zou het verschil in zeetraktement minder wegen; maar juist omdat zij telkens gedwongen non-actief worden, treedt het zoo op den voorgrond.

Uit een berekening van het zeetraktement van den kapitein ter zee bijv. over een categorie van varende en non-actieve kapi-

Nu heeft de Minister wel gezegd dat hij in overweging zou nemen om een overgangstoestand te creëeren, maar de geachte afgevaardigde uit Goes heeft daartegen zeer juist opgemerkt, dat voor dien overgangstoestand geen gelden op de begrooting zijn uitgetrokken en dat de Minister dus, ook al wilde hij, de maatregelen om tot dien overgangstoestand te komen, niet zou kunnen treffen.

Met het oog daarop zal ik, wanneer de Minister zijn voorstel niet terugneemt, mijn stem geven aan het amendement, zooeven door den heer VERHEY aangekondigd.

De heer STAALMAN: Mijnheer de Voorzitter! Een kort antwoord omtrent de organisatie van het stokerspersoneel. De Minister wil niet ingaan op mijn bedenkingen: het komt mij voor, dat dit niet voorzichtig is. Ik zal er nu niet verder over spreken, de ondervinding zal Zijn Excellentie een dure les geven, maar wijs er in dit verband alleen nog op hoe groot belang onze vloot heeft bij een goed stokerspersoneel. Is dat personeel niet in orde, zooals thans het geval is, dan hebben wij aan onze beste oorlogsschepen niets. Wat tot nog toe is gedaan, is niet voldoende, de Minister zal dit zelf moeten toegeven; er is en blijft groot gebrek aan stokers.

Ik heb gezegd, dat het niet bevorderen van stokers boven 35 jaar, nadeelig werkt op het dienstnemen van personeel.

De Minister ontkent dit, welnu, het zij zoo, hij moge mijn waarschuwing in den wind slaan, ik kan hem de verzekering geven, dat de niet-bevordering dezer menschen een grievende onbillijkheid, een voortdurende propaganda is tegen de indiensttreding, die dagelijks wordt gedreven. De Minister moge nog zulke groote advertentiën plaatsen in het „Nieuws van den Dag", enz., deze propaganda kunnen zij niet tegengaan. Deze 40 à 50 menschen wellicht, die nu niet bevorderd kunnen worden, alleen en uitsluitend omdat zij toevallig boven de 35 jaar zijn, men kan het hun immers niet ten kwade duiden, zijn alles behalve gestemd over deze bejegening, die ook van de zijde des Ministers nog nimmer afdoende is verdedigd. Een beroep op het feit, dat hier slechts een overgangstoestand bestaat, wettigt nog allerminst hun uitsluiting, en dat juist doet zooveel kwaad.

Wat aangaat de behandeling der stokers aan boord, het werkt inderdaad zeer nadeelig, wanneer zij op allerlei wijzen worden belemmerd in hun vrijheid. De Minister moge die grieven van weinig waarde achten en de zindelijkheid aan dek prefereeren boven een goed geoefend personeel in de machinekamer, ik, die dagelijks deze menschen hoor, weet, dat juist dat voortdurend soldaatjespelen, dat buitensporig militair optreden tegenover stokers, wier vak het is in de machinekamer hun werk te doen, een belemmerenden invloed uitoefent op het dienst nemen. De orde moet natuurlijk gehandhaafd, maar geen overdrijving ten koste van een zoo belangrijk en kostbaar en onmisbaar element.

Wil de Minister daaraan geen gehoor geven, ik sprak uit

vergoeding te geven? Daartoe kan van deze Kamer geen voorstel uitgaan, omdat een eventueele som zou moeten worden betaald uit de begrooting voor 1899. De Minister zou dit kunnen vinden door overschrijving of anders uit de onvoorziene uitgaven; dit laatste te doen is, meen ik, niet in strijd met de comptabele regelen.

Het kan mij overigens niet schelen hoe de Minister het wenscht te doen, als hij maar doet hetgeen mijns inziens de billijkheid vordert.

De heer VERHEY: Mijnheer de Voorzitter! Krachtig steun ik den Minister in zijn voornemen om aan het personeel van de zeemacht gelegenheid te geven zich aan een afzonderlijken cursus te oefenen in de gymnastiek. Het is van zóó overwegend belang voor het onderwijs in de gymnastiek en voor de ambitie in die lichaamsoefening dat het onderwijs gegeven wordt door inderdaad geschikte en bekwame onderwijzers, dat alles wat de Minister in dien zin doet toejuiching verdient. Ik hoop dan ook dat de Minister in zijn voornemen zal kunnen slagen.

De heer RÖELL, *Minister van Marine:* Mijnheer de Voorzitter! Voor den onderwijzer door den geachten afgevaardigde uit Amsterdam, den heer HELDT, bedoeld, is, nadat hij een jaar goed op proef had gewerkt, voorgesteld een belooning van f 100 per jaar voor de meerdere door hem te geven lessen. Ik zal echter in overweging nemen of het mogelijk is hem ook voor het afloopende jaar een geldelijke belooning toe te kennen.

Naar aanleiding van de vraag van den geachten afgevaardigde uit Rotterdam, den heer VERHEY, kan ik mededeelen dat ik evenals die geachte afgevaardigde overtuigd ben van het groote nut van het gymnastiekonderwijs en daarom heeft een officier der mariniers een herhalingscursus voor gymnastiek hier ter stede bijgewoond, ten einde de leiding op zich te nemen van een eventueel op de werf te Amsterdam op te richten gymnastiekschool, speciaal voor de marine.

De beraadslaging wordt gesloten en *onderart.* 38 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De *onderartt.* 39 tot en met 54 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over *onderart.* 55, luidende:

„Aandeel in de loodsgelden en vaste bezoldigingen benevens kostgelden der bemanning van de loods-, inspectie- en peilingvaartuigen; tijdelijke onderstand aan zieken; premiën aan schippers; kosten tot oefening van varensgezellen voor de loodsmansbetrekking; buitengewone belooning aan schippers, loodsen enz., voor hulpbieding aan schepen in nood en het redden van schipbreukelingen; tegemoetkomingen voor geleden verliezen bij zeerampen; vergoeding aan loodsen, door force-majeure naar zee

twijfel ik niet of hij zou over deze zaak geheel anders denken.

De heer RÖELL, *Minister van Marine*: Mijnheer de Voorzitter! De verbetering van de positie der schippers tweede klasse en der matrozen is een gevolg van de overtuiging, die bij het Departement van Marine bestond, dat de zaak vroeger niet goed geregeld was.

De leden die reeds geruimen tijd in deze Kamer zitting hebben weten, dat er dikwijls over gesproken is, dat de loodsen vrije voeding hadden, maar de matrozen en loodskweekelingen 2de klasse niet.

Zij hadden een traktement respectievelijk van f 45 en f 48 per maand en konden, als zij aan boord waren, daarvan moeilijk in hun eigen voeding voorzien. Daarom is aan de matrozen en loodskweekelingen 2de klasse vrije voeding gegeven als zij op zee zijn. Zoo is het nu ook met de schippers tweede klasse.

Wanneer men de traktementen nagaat, dan ziet men dat de kwartiermeesters f 90 per maand met periodieke traktementsverhoogingen van f 5 om de 10 jaar hebben.

De schippers tweede klasse f 75 per maand, evenzoo met periodieke verhoogingen, maar daarbij vrije voeding, welke gerekend wordt op ongeveer f 15 per maand, zoodat dat ook f 90 is.

De roeiers hebben f 80 met periodieke traktementsverhoogingen. Is dit nu niet genoeg?

Ik meen dat het een ruim traktement is, ofschoon niet zooveel als de Belgische roeiers, maar men moet niet vergeten, dat het Belgische loodswezen veel hooger bezoldigd wordt dan het onze.

Ik heb gezegd, dat er eenige verhouding moet blijven bestaan tusschen de bezoldigingen in de verschillende betrekkingen van het loodswezen. En dan brengt de consequentie mede, dat als men het eene traktement verhoogt, men het ook het andere moet doen. Ik zal de zaak evenwel overwegen, maar op het oogenblik geloof ik niet, dat de menschen slecht betaald zijn.

De heer LUCASSE: Ik ben den Minister eenigszins dankbaar voor het gegeven antwoord. Wanneer hij er toe overgaat de traktementen van de kwartiermeesters gelijk te stellen met die van de schippers tweede klasse, dan zal dit veel gewonnen zijn.

Want ben ik goed ingelicht, dan ontvangen de schippers tweede klasse meer bezoldiging dan door den Minister is opgegeven; mij is medegedeeld dat een schipper tweede klasse op ongeveer f 115 per maand kan rekenen, terwijl een kwartiermeester f 95 per maand ontvangt. In elk geval erkent de Minister, dat de schippers tweede klasse nu hooger bezoldiging hebben dan de kwartiermeesters.

Ik hoop, dat de Minister alsnu dan ook tot verhooging van de bezoldiging der kwartiermeesters en roeiers zal overgaan.

De beraadslaging wordt gesloten en *onderart.* 55 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De *onderartt.* 56 tot en met 65 worden achtereenvolgen zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aange nomen.

Beraadslaging over *onderart.* 66, luidende:

„Bezoldigingen, toelagen en premiën van opzichters, wach ters en verder personeel bij de kust- en oeververlichting, de gasfabrieken en der gastransportvaartuigen ten dienste dier ver lichtingen en van den kustwacht- en stormwaarschuwingsdienst bezoldigingen en kostgelden der bemanning van de lichtschepen zoomede tegemoetkomingen bij geleden verliezen door zeerampen of buitengewone weersomstandigheden, f 183 905."

De heer LUCASSE: Bij dezen post heb ik nog een enke woord tot den Minister te richten betreffende de positie de lichtwachters.

Zooals de Kamer weet, hebben deze personen reeds mee dan eens gevraagd om aflossing per maand in plaats van om de twee maanden, omdat een verblijf van twee maanden op ze voor hen zeer geestdoodend is. De Minister schijnt daartoe nie te kunnen overgaan. Wel is door hem de positie der licht wachters eenigszins verbeterd, omdat die twee maanden nie meer zijn kalendermaanden, maar gerekend worden op 28 dage elk. De aflossing heeft dus nu plaats om de 56 dagen.

Wanneer de Minister echter er bij blijft om de maandelijk sche aflossing niet toe te staan en dus aan den wensch va leden dezer Kamer niet zal voldoen, dan zou ik hem in over weging willen geven om de periodieke verhooging van de be zoldiging dier lichtwachters beter te regelen. Er zijn twee ca tegorieën van lichtwachters; de lichtwachters tweede klass hebben een bezoldiging van f 45 tot f 60; om de 10 jaar krijgen zij een verhooging van f 5, zoodat zij eerst na 30 jaar het maxi mum krijgen; de lichtwachters eerste klasse genieten een be zoldiging van f 50 tot f 70, ook met verhooging van f 5 om de 10 jaar, zoodat dezen eerst na 40jarigen diensttijd het maximum bereiken. Dit wordt echter zelden of nooit verkregen.

Ik zou nu den Minister in overweging willen geven om nu hij niet geneigd is in de aflossing verandering te brengen den lichtwachters hierin te gemoet te komen en hun verhoo ging om de 5 jaar, in plaats van om de 10 jaar te geven.

De Minister heeft in de Memorie van Antwoord gezegd, da hij de zaak zal overwegen, wanneer hem de billijkheid daarvan zal zijn gebleken. Ik hoop dat dit spoedig geschieden zal.

Ten slotte nog dit. Ik betreur het dat de lichtwachters die aan den Minister verzoeken hebben gericht om lotsverbete ring, daarin in den laatsten tijd eenigszins zijn bemoeilijkt; hun is, naar ik vernomen heb, gezegd, dat zij met die verzoeken moesten ophouden. De Regeering mag hun niet in het recht van petitie belemmeren. Ik hoop dat dit verder niet meer ge beuren zal.

De heer STAALMAN: Ik onderschrijf volkomen wat door den heer LUCASSE met betrekking tot de lichtwachters is gezegd, en ik betreur het dat de Minister, ofschoon van verschillende zijden uit de Kamer door afgevaardigden uit elk district waar lichtwachters zich bevinden, sterke aandrang op hem is uitgeoefend om eenigszins de positie dier wachters te verbeteren, voortdurend afwijzend daarop heeft beschikt. Ik protesteer met nadruk tegen het feit, dat, zooals de heer LUCASSE terecht zeide, van de zijde der superieuren belemmerd is het recht van petitie, en dat nog wel niettegenstaande de Minister verleden jaar of vóór twee jaren hier zeide: mij is nooit gebleken, dat die menschen verbetering van positie verlangden en zij dus maar moesten adresseeren. Nu hebben zij geadresseerd, misschien een of tweemaal en bij de tweede maal wordt hun te kennen gegeven, dat zij moeten ophouden met requesten schrijven, omdat daaraan toch niet zal worden voldaan. Ik betreur het, dat op die wijze tegenover hen wordt opgetreden en ik hoop, dat de Minister zal aanleiding kunnen vinden om hun het gevraagde maximum vroeger toe te kennen, want, gelijk de heer LUCASSE heeft opgemerkt, zouden zij nu 40 jaren moeten dienen om het maximum, waarop zij aanspraak hebben, te bekomen. De Minister toone nu eens dat het hem ernst is, wanneer hij ons zegt op billijke verzoeken te willen letten.

De heer RÖELL, *Minister van Marine*: Mijnheer de Voorzitter! Ter beantwoording van het gesprokene door de heeren LUCASSE en STAALMAN, merk ik op, dat reeds in de Memorie van Antwoord is medegedeeld, dat het geven van periodieke traktementsverhoogingen aan de lichtwachters om de 5 jaren, in overweging zal worden genomen; meer kan ik daarvan niet zeggen.

Omtrent de aflossing van die personen ben ik niet van gedachten veranderd; herhaaldelijk is reeds ter sprake gekomen om die aflossing om de maand te doen plaats hebben, in plaats van om de 2 maanden, maar ik heb altijd gezegd, dat mij die verandering niet noodzakelijk en niet gerechtvaardigd voorkwam. Ik blijf daarbij en ben niet voornemens daarin verandering te brengen.

Naar aanleiding van het laatst ontvangen request van de lichtwachters om vermeerdering van traktement, is hun medegedeeld, dat op verzoekschriften hunnerzijds van dezelfde strekking, niet meer zoude worden gelet. Maar zulks is volstrekt niet gedaan om hen in het recht van petitie te verkorten, maar alleen — in hun eigen belang — om hun zegelkosten uit te sparen.

De beraadslaging wordt gesloten en *onderart.* 66 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De *onderartt.* 67 tot en met 71 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Beraadslaging over *onderart.* 72, luidende:

„Pensioenen en onderstanden, daaronder begrepen uitk ringen aan veroordeelde gepensionneerden bij ontslag uit gevangenis of 's Rijks werkinrichting f 2 002 950."

De heer GOEKOOP: Mijnheer de Voorzitter! Indien de achte afgevaardigde uit Loosduinen, de heer BRUMMELKAMP, n door bijzondere omstandigheden verhinderd ware heden in vergadering tegenwoordig te zijn, dan zou hij, zooals hij r mededeelde, het punt dat ik thans in de welwillende overv ging van den Minister wensch aan te bevelen, ter sprake h ben gebracht.

In het Voorloopig Verslag wordt bij het thans aan de or zijnde art. 72 niet alleen gewezen op de noodzakelijk geacl *algemeene* verhooging van de pensioenen voor het loodspersone maar ook meer *in het bijzonder* de aandacht gevestigd op onvoldoende regeling van de weduwenpensioenen, bedoeld art. 18, lit. *b*, van de wet van 1892, in 1897 aangevuld.

Nu is blijkbaar de bedoeling in het Voorloopig Verslag dit punt uitgesproken, niet duidelijk genoeg geformuleerd weest; althans blijkens hetgeen wij lezen in de Memorie v Antwoord is de bedoeling niet geheel juist begrepen. De doeling toch is *niet* om te kennen te geven, dat men wensch dat de weduwen, die krachtens het bepaalde bij lit. *b* v art. 18 gepensionneerd worden, ook zouden deelen in het ge van hetzelfde pensioen als bij lit. *a* van het artikel aan andere categorie van weduwen wordt toegekend. Bedoeld wo eenvoudig — en zulks omdat gebleken is, dat de weduwen w mannen na 25 jaren dienst overlijden, doch niet in den dien slechts een uitkeering ontvangen die *ontoereikend* is om in levensbehoeften van de achtergeblevenen te voorzien — dat a die weduwen ook zal worden toegekend $^2/_3$ van het pensioen plaats van de helft, gelijk zij thans genieten.

Nu zij het mij vergund tevens, naar aanleiding van hetge aan het slot van de Memorie van Antwoord voorkomt, waar lezen, dat „de regeling der pensioenen voor de weduwen v het loodspersoneel gunstiger en milder is, dan die voor de v duwen van vele andere landsdienaren", er den Minister aan herinneren, dat er toch inderdaad geen andere landsbetrekki valt aan te wijzen, waarmede die van den zeeloods op één l is te stellen. Immers als voor het grootste deel van de lan dienaren het werk is afgeloopen, breken voor de schippers loodsen de dikwijls zoo bange nachten aan.

Den Minister is die omstandigheid toch waarlijk het all minst onbekend.

Ik herhaal, en ik kan niet genoeg daarop den klemto leggen, het is gebleken, dat bij het uitkeeren van de helft n kan voorzien worden in de *allernoodzakelijkste* levensbehoeft en daarom zou men wenschen dat die uitkeering werd gebrac op twee derden.

Nu dring ik bij den Minister volstrekt niet op eenig antwoord reeds thans aan. Ik zou alleen wenschen, dat Zijne Excellentie nog eens in overweging mocht willen nemen een wijziging, speciaal van dat half in $^2/_3$ in lit. *b* van art. 18, en dat, indien deze overweging — gelijk ik vertrouw — tot eenig gewenscht resultaat mocht leiden, die wijziging alsdan niet werd uitgesteld tot een eventueele geheele herziening der pensioenwet voor het loodspersoneel. Nu toch wordt — ik kan het niet genoeg herhalen — gebrek geleden door vele weduwen die vallen in de termen van art. 18, lit. *b*. En dat vordert dringend voorziening.

De heer VERHEY: Mijnheer de Voorzitter! Slechts in het kort drie punten.

In de eerste plaats veroorloof ik mij de aandacht van den Minister te vestigen op een aangelegenheid, waarover ik ook reeds gesproken heb ter zake van de behandeling van een adres aan den Minister van Oorlog, namelijk op het feit, dat het tijdelijk pensioen ingetrokken wordt zonder dat de belanghebbenden geheel in staat zijn door handenarbeid in hun onderhoud te voorzien. Die gevallen zijn mij in den laatsten tijd van bepaalde personen bekend geworden. Zij werden door den geneeskundigen dienst hersteld bevonden, maar toch ongeschikt geacht om weder in militairen dienst te treden, en in de burgermaatschappij schoten hun krachten te kort om het volle loon te verdienen. Ik hoop dat, wanneer deswege ambtshalve inlichtingen omtrent personen moeten worden ingewonnen, hierop de aandacht zal kunnen gevestigd worden.

In de tweede plaats een woord van bijzonderen dank aan den Minister, dat hij aangaande het verzoek omtrent een pensioenfonds van weduwen en weezen van militairen beneden den rang van officier, advies heeft ingewonnen bij den oud-hoogleeraar RAHUSEN niet alleen, maar ook aan het Departement van Marine de door dien geleerde noodig geachte gegevens zal doen verzamelen.

Indien de Minister in een poging om een pensioenfonds in het leven te roepen, moge slagen, dan zal zijn naam bij weduwen en weezen zeker altijd in gezegend aandenken blijven.

Eindelijk een woord omtrent een bij de Kamer ingediend adres, dat ter griffie is gedeponeerd om bij de behandeling der marinebegrooting ter sprake gebracht te kunnen worden.

In de stukken is over dat adres niet gesproken, zoodat ik van den Minister daaromtrent geen antwoord mag verwachten. Ik bedoel een verzoekschrift van den vroeger gepasporteerden sergeant J. DE WIT van het korps mariniers, die wegens zielsziekte in 1889 den dienst verliet.

Het komt mij voor, dat adressant indertijd wat hard is behandeld geworden, en daarom doe ik een beroep op den Minister om te willen overwegen of aan het verzoek van den requestrant, die zich ook reeds meermalen tot het Departement

van Marine heeft gewend tot het bekomen van een gratific
niet zou kunnen worden voldaan.

De heer RÖELL, *Minister van Marine*: Mijnheer de Voorzit
Het pensioenreglement voor de loodsen en hun weduwen
den geachten afgevaardigde uit Brielle, den heer GOEKOOP,
sprake gebracht, is pas in 1892 vastgesteld en het is dus n
bezwaarlijk om daar nu reeds verandering in aan te bren
Ik wil ondertusschen gaarne de zaak door den geachten a
vaardigde vermeld, in overweging nemen om te zien of
mogelijk is aan het verlangen van den geachten afgevaard
te voldoen.

Aan den heer VERHEY kan ik mededeelen, dat de ontw
pensioenwetten reeds geruimen tijd aanhangig zijn bij den R
van State en van daar waarschijnlijk eerstdaags zullen te
komen.

Er is in die wetten getracht om zooveel mogelijk te v
zien in de leemten door den geachten afgevaardigde aanged
Voor het tegenwoordige moeten de beslissingen omtrent
sioenen geregeld worden volgens de thans van kracht zijnde
waarbij het advies van den Pensioenraad in den regel w
gevolgd.

Het voorgevallene met den bedoelden sergeant van de
riniers is moeilijk te herstellen. Die man is in 1888 ontsla
en er kan dus niets meer aan gedaan worden, tenzij aan
pensioenwet terugwerkende kracht werd gegeven, wat wel
in de bedoeling van den geachten afgevaardigde zal liggen.

De heer VERHEY: Mijnheer de Voorzitter! Het was
bedoeling niet dat bedoelden sergeant alsnog een pensioen
worden toegekend, maar alleen om hem voor een gratific
in aanmerking te brengen.

De beraadslaging wordt gesloten en *onderart.* 72 zo
hoofdelijke stemming aangenomen.

De *onderartt.* 73 tot en met 77 worden achtereenvolg
zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenom

Beraadslaging over *onderart.* 78, luidende:

„Kosten van medailles, eeresabels en andere onderscheidi
teekenen en van gratificatiën aan de toekenning der meda
verbonden, f 8000."

De heer STAALMAN: Mijnheer de Voorzitter! Het perso
van de marinewerven ontvangt bij het toekennen van de
veren medaille f 50 en bij het toekennen van de gouden
daille f 100. Het personeel van het hospitaal en het Konin
Instituut is daarvan geheel uitgesloten. Tot mijn verwonde
lees ik nu in de Memorie van Antwoord: „Het personeel
de hospitalen en van het Koninklijk Instituut ontvangt, eve
het personeel der marinewerven, bij het toekennen der medai

de daaraan verbonden gratificatiën voor ééns, zonder meer." Ik heb dat met genoegen gelezen, maar het was mij tot heden onbekend; ik wist alleen dat dit personeel bij het ontvangen van de kleine gouden medaille f 50 ontvangt, maar het was mij niet bekend dat zij de gratificatiën ontvangen gelijk het personeel van de marinewerf. De Minister constateert in zijne Memorie van Antwoord dat zij in dezelfde conditiën staan. Is het zoo, dan wensch ik den Minister daarvoor dank te zeggen; is het zoo niet, en vergist de Minister zich, dan hoop ik dat Zijn Excellentie — gelijk hij zelf veronderstelt dat het geval is — het personeel van deze verschillende inrichtingen op dit punt gelijk stelle met het overig marinepersoneel, of althans met dat der Rijkswerven.

De heer RÖELL, *Minister van Marine*: Mijnheer de Voorzitter! In 1882 is bij Koninklijk besluit bepaald, dat het personeel van de hospitalen en het Koninklijk Instituut alleen de medailles zoude krijgen, terwijl in 1893 eveneens bij Koninklijk besluit bepaald is dat bedoeld personeel ook zou krijgen de gratificatiën voor 36- en 50-jarigen dienst, dat is respectievelijk f 50 en f 100. Dit personeel verkeert dus nu geheel in dezelfde conditie als de niet geëmbarkeerde stokers voor binnenlandschen dienst en als de mariniers in de kazerne, waardoor eenig onderscheid ontstaat tusschen het dienen aan boord en aan wal. Meer kunnen zij toch niet verwachten.

De beraadslaging wordt gesloten en *onderart.* 78 zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De *onderartt.* 79 en 80 worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Art. 1 wordt zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

De ARTT. 2 en 3 en de BEWEEGREDEN worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Het *wetsontwerp* wordt in stemming gebracht en met 59 tegen 6 stemmen aangenomen.

Voor hebben gestemd de heeren VAN DEN BERCH VAN HEEMSTEDE, VAN GILSE, GOEMAN BORGESIUS, DE RAM, TRUIJEN, CONRAD, HARTE VAN TECKLENBURG, VAN DER KUN, VAN KARNEBEEK, TYDEMAN, DRUCKER, BOUMAN, RETHAAN MACARÉ, DONNER, VEEGENS, GEERTSEMA, LIEFTINCK, DE BEAUFORT, 'T HOOFT, RINCK, MACKAY, VAN DE VELDE, MUTSAERS, VAN GIJN, MEES, VERHEY, LUCASSE, VAN DEDEM, SCHAAFSMA, PYTTERSEN, SERET, EVERTS, GOEKOOP, DE BIEBERSTEIN, VAN DEINSE, PIJNAPPEL, LELIE, ZIJLMA, FOKKER, VAN BYLANDT (Apeldoorn), VAN BYLANDT (Gouda), VAN ASCH VAN WIJCK (Wijk bij Duurstede), VAN HEEMSTRA, VAN ASCH VAN WIJCK (Ede), DE RAS, KOOL, DE SAVORNIN LOHMAN, PIJNACKER HORDIJK, KRAP, HOUWING, VAN ALPHEN, KOLKMAN, HELDT, FERF, VAN KERKWIJK, MERCKELBACH, TRAVAGLINO, ROESSINGH en de Voorzitter.

Tegen hebben gestemd de heeren SCHAPER, VAN KOL KLERK, SMEENGE, KETELAAR en VAN DER ZWAAG.

REIS VAN Hr. Ms. „FRIESLAND" VAN TANDJONG PRI NAAR PORT NATAL. [1])

Maandag 16 October jl. stoomde Hr. Ms. „Friesland" haven van Tandjong Priok uit, met bestemming naar de Dui eilanden, ten einde aldaar schietoefeningen met het geschu houden.

Even voor dat wij de haven verlieten, vernamen wij de lang reeds verwacht wordende strijd tusschen Engelanc de Transvaal was uitgebroken.

Als een gevolg daarvan werden wij Woendag den 18en d terug geroepen, om met den meesten spoed naar de Delagoa- te vertrekken, ten einde de Nederlandsche belangen in Z Afrika te behartigen.

Wat een drukte gaf weer dat kolenladen, victualie en plu innemen etc., doch den 24en waren wij reeds klaar en vertrok wij van Priok naar de Seychellen, waar wij kolen zouden inner

Gemiddeld werd op dit traject met niet veel meer da mijls-vaart gestoomd, omdat eenige kleine gebreken aan machine het meestal noodig maakten, met niet meer dan machine te stoomen.

Den 7en November kwamen wij te Mahé, een der Seyche eilanden, aan, en lieten wij het anker vallen in de ruime van Mahé, en wat niet immer gebeurt, vlak onder den zoodat het met een vlet hoogstens een minuut roeien was.

Allen waren wij natuurlijk zeer verlangend eenige bericl omtrent den krijg te hooren, en dank zij den w.n. Hollandsc consul den heer ARNOLD BATY kregen wij spoedig vele bulle aan boord, waaruit wij zagen dat tot nu toe de boeren zich alleen staande hielden, maar zelfs belangrijke voordeelen o Engelschen behaald hadden, o. m. het gevangen nemen ± 1000 Iersche fuseliers van het Gloucester Regiment, het b bardement door de boeren van Mafeking, Ladysmith en Kimbe opgevolgd door het geregelde beleg dier plaatsen.

Het viel ons op hoeveel officieren onder de opgave der sneuvelden waren, en wij begrepen dat de boeren waarschij weder hun vroegere taktiek volgden om zooveel mogelijl officieren tot doelwit hunner kogels te kiezen.

Elken dag kwamen te Mahé geregeld bulletins aan, waa bleek, voor zooverre wij er uit konden opmaken, dat de s in het voordeel der boeren gevoerd werd.

---

1) Ontvangen onder het afdrukken van deze aflevering. R

Te Mahé wordt, ofschoon het eiland alreeds bijna een eeuw Engelsch is, nog steeds door de Creolen en negerbevolking Fransch gesproken.

De geheele Europeesche bevolking bestaat uit ± 30 Engelschen. Amusementen zijn er niet en zelfs vindt men er geen behoorlijk hotel.

De natuur is er echter buitengewoon schoon, pisangs, mandarijnen, klappers, enfin al wat men op een tochtje door de bergen noodig heeft om zich te laven, groeien weelderig in het wild en zelfs de broodboom komt hier veel voor.

De Engelsche Generaal GORDON beweerde o. a. dat op een der Seychellen-eilanden, n.l. Praslin, „op een 16 mijl afstands van Mahé gelegen", in oude tijden het Paradijs moet geweest zijn.

Hij grondt deze bewering o. m. hierop, dat op Praslin twee buitengewone boomen voorkomen, n.l. de Laodicean Seychellarum of Coco de Mer en de broodboom of Artocarpus incida.

De eerste, die boven alle beschrijving schoon en groot is, is eenig in zijn soort en op aarde, en moet de boom der kennis geweest zijn.

De tweede, die alleen in den Indischen Oceaan gevonden wordt, en volgeschreven is met inscripties uit overouden tijd, is dan de boom des levens geweest. Op de plek waar die boomen staan, moet ook de tuin van Eden geweest zijn!

De negerbevolking van de Seychellen is evenals al hunne stamgenooten zeer ijdel. De heer BATY vertelde ons daarvan een grappig staaltje:

Een neger aldaar had een stukje grond, hetwelk zeer goed gelegen was voor de verbouwing van de toen juist op de Seychellen geteeld wordende vanilleplant.

Hij verbouwde er dit gewas en werd in eenige jaren een gezeten neger. Van toen af reed hij steeds in eene pousse, of Jinrikisjra, getrokken door een stamgenoot.

Daar schoenen onder negers een artikel van groote weelde zijn, wilde hij die ook hebben, doch daar hij ze lastig aan zijne voeten kon velen, huurde hij een anderen neger die steeds de schoenen voor hem uitdroeg, om te laten zien, dat hij ze wel had. Dezelfde neger kwam bij een Chineeschen handelaar om 5 gram peper te koopen. De Chinees zeide: een heer zooals u kan geen 5 gram peper koopen, die koopt meer, en de neger, die wilde toonen, dat hij een heer was, zeide onmiddellijk: nu goed, geef dan 5 kilo.

Den 16en 's namiddags waren wij klaar met kolenladen, dat hier zeer langzaam gaat, doch in dien tijd waren de machines onderwijl hersteld, en den 17en 's morgens verlieten wij Mahé met bestemming naar Mozambique, alwaar wij met ruim 11 mijls-vaart stoomende den 21en November aankwamen.

Hoe viel het ons tegen, hier van den w. n. Hollandschen consul, den heer TER BEEK, te moeten hooren, dat er op Mozambique totaal geen berichten van den oorlog waren.

Gelukkig ging het kolenladen in dit oververvelende plaatsje

zeer vlug en konden wij den 24en 's morgens onze reis w
hervatten, niet zooals wij eerst gedacht hadden naar Delagoa-b
doch naar Port Natal, waarvoor orders uit Holland waren
vangen.

Met gemiddelde 12 mijls-vaart loopende kwamen wij
28en op den voormiddag te Port-Natal aan.

Van den loods hadden wij reeds gehoord, dat wij niet n
binnen konden gaan, omdat er in de haven geen plaats
en op de reede vonden wij vele lotgenooten, o. a. den Engelsc
kruiser 1e kl. „Terrible" en den idem 2e kl. „Forte", een sc
dat wat grootte en afmeting aangaat, zeer veel op de „Fr
land" gelijkt.

Ook lagen er zeer vele groote transportschepen op
reede, die alle de Engelsche reserve-vlag met een anker e
voerden en welke doorloopend genummerd waren. Het hoog
nummer hier op de reede was no. 41, later vernam ik dat
Engelsche gouvernement ± 60 transportschepen gehuurd h
van 5000 tot 12000 ton inhoud.

Al spoedig werd het bericht, dat wij niet naar binnen zou
kunnen gaan, bevestigd, en vernamen wij dat de communica
met den wal onderhouden werd door tuckboats, die 's morg
en 's middags alle op de reede liggende schepen aandeden.

Daar er voor de haven een baar is, waarop altijd veel
staat, mogen geen open sloepen van op de reede liggende sc
pen er overheen.

In den namiddag kwam de Hollandsche consul de h
J. A. H. Balwé aan boord, die mededeelde, dat hij om een
logsschip had gevraagd, met het oog op de vele Hollands
vluchtelingen die in Port-Natal waren.

Hij raadde ook den kolonel af, de equipage te laten pa
gieren, omdat de Engelsche bevolking in Natal zeer gebeten
op al wat Hollandsch is. De consul zelf was, toen hij zich
het begin van den oorlog voor handelszaken naar Delagoa-b
wilde begeven, bij het aan boord stappen van de daartoe diene
stoomboot gearresteerd, omdat men vermoedde, dat hij als
wezen Transvaalsch consul in verstandhouding stond met
Transvaal.

Nadat men zijne bagage en zelfs zijne lijfgoederen had na
zien en men niets gevonden had, werd hij onder vele ver
schuldigingen weder vrijgelaten.

De consul beklaagde zich echter over deze handelwijze bij
Hollandsche regeering, waarvan als waarschijnlijk gevolg de En
sche regeering, „haren misstap willende goed maken", last
dat den te Port-Natal verwacht wordenden Hollandschen krui
„Friesland" alle mogelijke faciliteiten moesten worden verlee

Jammer dat wij veel later zijn gekomen, dan de consul
wachtte, want wel 14 dagen lang had men eene plaats voor
in de haven opengehouden.

De Duitsche consul had ook een geschil met de Engels
regeering te Natal gehad. Men had nl. een regeeringsbr

gericht aan het Duitsche consulaat, opengebroken; waarover de consul zich onmiddellijk beklaagde, waarna ook excuses werden aangeboden.

De commandant van den te Kaapstad liggenden kruiser „Condor" zond onmiddellijk zijn 1en officier naar den consul te Port-Natal, ter zijner assistentie bij voorkomende gelegenheden.

Niettegenstaande sommige officieren uit Batavia naar hunne bloedverwanten in Holland hadden getelegrapheerd dat zij naar de Delagoa-baai vertrokken, vonden wij hier aankomende nog geen brieven uit Holland. De w.n. consul in Mozambique had per telegram aan den heer POT, consul te Delagoa-baai, van de veranderde bestemming van Hr. Ms. „Friesland" kennis gegeven.

De consul had echter gezorgd voor kranten etc. etc., zoodat wij ons geheel op de hoogte konden stellen van den oorlogstoestand, die op den 29en November was als volgt:

De boeren belegerden nog steeds Ladysmith, Kimberley en Mafeking, en waren juist van Estcourt, „nabij Ladysmith", teruggetrokken op Colenso, doordat de Engelschen, die van 19 tot 29 November te Port-Natal ± 20,000 man aan den wal hadden gezet, oprukten. De Engelsche troepen kampeerden te Frère; na bij Chievely een klein gevecht geleverd te hebben, na hetwelk de boeren op Estcourt terugtrokken.

Toen de Engelsche troepen aankwamen, was de brug over de Tugela-rivier nabij Colenso nog intact, doch den avond na den slag bij Chievely gelukte het den boeren deze brug in de lucht te doen vliegen.

In het belegerde Ladysmith zijn de Engelsche generaals WHITE en YULE.

Volgens berichten uit Ladysmith trekken de boeren hunne geschutstellingen meer en meer dichter op de stad, doch daar de boeren rookeloos buskruit gebruiken, kan de plaats van het geschut niet met juistheid worden waargenomen.

De Engelschen trachtten Kimberley te ontzetten, waartoe zij den 28 November den slag bij de Modderrivier, waarover later, leverden.

In Kimberley voert het bevel generaal Sir FORESTIER-WALKER.

Mafeking, dat de Engelschen tot nu toe aan hun lot hebben moeten overlaten, wordt gecommandeerd door kolonel BADEN-POWELL en kolonel PLUMER, die bevelen over de rough-riders, welke o.a. deelnamen aan de vroegere oorlogen met de inboorlingen aldaar.

Te Kaapstad zijn tot nu toe ook ongeveer 20,000 man Engelsche troepen aan wal gezet. Wanneer alle troepen zullen zijn geland, zal de opperbevelhebber Sir REDVERS BULLER ongeveer 80,000 man commandeeren.

Ongeveer 2 weken geleden noodzaakten de Engelschen den kapitein van de Hollandsche stoomboot „Prinses Marie", zijne lading meel voor de Transvaal alhier te lossen. De kapitein deed dit onder protest. De president KRUGER liet daarop de Engel-

sche regeering weten, dat wanneer deze de Transvaal all toevoer van levensmiddelen afsneed, hij, zoo den nood aan d man kwam, den krijgsgevangenen het éérste, het hoognoodi zoude onthouden.

Na dit betoog worden de levensmiddelen voor Transv weder doorgelaten.

De commandant van Hr. Ms. „Friesland" stond den officier toe, zich naar den wal te begeven, na hen uitdrukkelijk gewa schuwd te hebben zich aldaar zoo neutraal mogelijk te houd

Gewoonlijk moet men minstens voor 24 uur gaan, omdat zee, die hier bijna altijd zeer hoog is, in den namiddag mees zoo onstuimig wordt, dat het overgaan van de tuckboat de sloep en van de sloep aan boord dan dikwijls levens vaarlijk is.

Gelukkig dat hier het Indische traktement wordt genot want zoo het ergens noodig is, dan is het zeker hier, waar prijzen van de meeste zaken veel hooger zijn dan in Indië waar de dure hotelprijzen heel gemakkelijk een groote b maken in de waarlijk niet overdreven hooge zeeofficiers-tr tementen.

Evenals op alle Engelsche plaatsen is hier een goede cl waarvoor wij eene introductie hebben en waarvan door de o cieren druk wordt gebruik gemaakt.

De riksjaws worden hier getrokken door kaffers, die z op de meest bespottelijke wijze toetakelen. Sommigen zag ik, groote buffelhoorns op hun hoofd hadden en die aan elk schouder een struisvogelvlerk hadden gebonden, terwijl h costuum overladen was met veelkleurige linten.

Alle hotels zijn overvol, doordat alle vluchtelingen Johannesburg en omstreken hier hun intrek hebben genom De staat van beleg is voor Port-Natal afgekondigd, zoodat militaire commandant, n.l. de kapitein ter zee, commandant v Hr. Ms. „Terrible" W. SCOTT bepaald heeft, dat alle bars te uur gesloten moeten zijn en dat niemand na 11 uur zich straat mag vertoonen.

De boeren, die voor een paar weken zelfs tot Weston war doorgedrongen, schijnen hier een panischen schrik veroorzaa te hebben, doordat men vreesde voor een aanval op Port-Nat

Thans bemerkt men, tenminste uiterlijk, niets van d oorlog te Durban, waar zelfs de theaters, races etc. hun ga gaan. Op een avond waren wij met zijn drieën officieren na het theater gegaan, allen in uniform. Er werd o.a. een gedic voorgedragen van RICHARD KIPPLING, hetwelk als introduc werd gebruikt voor eene te houden collecte voor de weduw en weezen van gesneuvelde mindere militairen. Toen wij ied een geldstuk op de schaal wierpen, ging er plotseling van a achter ons zittende menschen een daverend handgeklap op. W merkten nu dat een ieder nauwkeurig op ons gelet had.

Een der medespelers, het was een liefhebberij-comed vroeg ons den naam van ons schip, waarna hij het toon

beklom en mededeelde, hoeveel de collecte had opgebracht, „kindly offered too by the officers of the Friesland", zooals hij er bijvoegde en waarna weer een daverend applaus ons deel werd.

Toen wij den volgenden morgen naar boord terugkeerden, zagen wij dat er veel menschen bij de aanlegplaats der tuck-booten op de been waren en hoorden wij dat een transport gevangen boeren verwacht werd, die naar Simonstad zouden gebracht worden.

Een poosje daarna reed een locomotief met één wagen voor de aanlegplaats, die door een 12-tal Engelsche soldaten was afgezet.

De ijzeren deur van den wagen werd geopend, waartoe vele ijzeren staven en stangen werden weggeschoven en wèl bewaakt tusschen ± 20 Engelsche soldaten, van top tot teen gewapend, stapten een tiental boeren, wien men het wel aan kon zien, dat zij boer en geruimen tijd in het veld geweest waren, uit.

Uniform droegen zij niet, slechts op den hoed een soort van cocarde.

Het publiek hield zich zeer kalm, geen enkele uitroep werd gehoord. Toevallig hoorde ik een der omstanders zeggen, dat de schrik voor de boeren er wel begon in te zitten, dat men zulk een sterk geleide noodig achtte. Ik geloof echter meer dat het sterke geleide diende, om de boeren tegen eventueele aanvallen van het publiek te beschermen.

Dien middag, den 4en December, kregen wij voor het eerst eene groote bezending brieven uit Batavia, die niet evenals enkele losse brieven, die daarvoor reeds waren aangekomen, opengemaakt waren.

Onmiddellijk na de ontvangst van enkele opengemaakte brieven heeft de commandant verzocht, evenals voor hem de commandanten van hier voor korten tijd nog aanwezige Fransche en Duitsche oorlogsbodems, daarvan voor zijn schip verschoond te blijven.

De berichten van het oorlogsterrein, voor zooverre deze betrouwbaar zijn, daar alle onderworpen zijn aan de scherpe censuur van het Engelsche gouvernement, alvorens uitgegeven te worden, zijn de volgende:

Herhaaldelijk zijn de boeren en Engelschen in de nabijheid van Ladysmith slaags geweest, o.a. te Weenen, aan de Mooirivier, Estcourt en Dundee, zonder dat er aan een van beide zijden groote voordeelen zijn behaald, behalve dat de verliezen bij de Engelschen altijd zeer veel grooter zijn dan bij de boeren, terwijl percentsgewijze genomen, bij de Engelschen steeds de officieren het leeuwenaandeel hebben in de geleden verliezen.

De Engelschen zijn nu ook begonnen hun officieren zooveel mogelijk gelijk te kleeden als de soldaten, doch niettegenstaande dat blijven de verliezen aan officieren veel grooter dan die der minderen.

Men schrijft het hieraan toe: de Engelsche officieren zijn

buitengewoon dapper en geven steeds hunne manschappen i het veld het voorbeeld op zoo duidelijk merkbare wijze, dat he den boeren, die achter de hen beschermende kopjes liggen, g makkelijk gemaakt wordt hen uit te pikken.

Zooals ik van menschen, met de vechtwijze der boeren b kend, hoorde, stellen dezen (de boeren nl.) zich achter hun b schermende kopjes op, terwijl zij nauwkeurig bekend zijn m den afstand tot al de terreindeelen in den omtrek. Bij h oprukken der Engelschen blijven zij volmaakt kalm hun pijpj rooken en praten, totdat de commandanten en onder-comma danten roepen, mannen verdedigt je. Een ieder kiest dan zoove mogelijk een officier tot doelwit van zijn kogel en zoo zij alsd de Engelschen het oprukken niet kunnen beletten, stijgen zij paard en gaan naar een meer achterwaarts gelegen stelling, d zij van te voren gewoonlijk versterken, waar zij zich wed verdekt opstellen en op dezelfde wijze hun tegenstande bestrijden.

Te Port-Natal is een zoogenaamd guerilla-corps opgerich om de boeren op hunne eigene manier te bestrijden.

Het korps is opgericht door Mr. E. L. Acutt en de led bestaan grootendeels uit welbekende jongelieden uit Natal e omstreken. Zij allen zorgen voor eigen uitrusting en voor e goed paard met harnachement. Zij zullen op dezelfde wij optreden als de kleine boeren-commando's en moeten tracht bij een aanval der Engelschen evenals de boeren van kop tot kopje voorwaarts te gaan en dezen door hun vuur uit hun stellingen te verdrijven, waardoor de geregelde troepen dan m meer succes kunnen optreden.

Toen de eerste afdeeling van het guerilla-korps uit Po Natal vertrok, veroorzaakte dit eēn onbeschrijfelijk enthousiasm de gansche stad liep uit om dit nuttige korps, geheel bestaan uit jongelieden, die het land evenals de boeren kennen, uit leide te doen. Niet alleen verwacht men veel heil van dit kor als guerilla-troep, doch ook als gidsen kunnen zij uitstekend diensten bewijzen.

Bij al de kleine gevechten rond Ladysmith zijn ook landings-divisiën van Hr. Ms. „Terrible", „Forte", „Tartar" „Philomene" ingedeeld geweest. De commandant dier vereenig landings-divisiën had de voorzorg genomen, de officieren geh te kleeden als de manschappen, en hoewel de verliezen a officieren hevig zijn, alle officieren der mariniers zijn o.a. g sneuveld, zijn zij toch minder, dan het geval was bij de la dings-divisiën van Hr. Ms. „Powerful" en „Niobe", 1e klas kruisers liggende te Kaapstad, waarvan *alle* officieren gesneuve zijn. Deze laatsten waren niet op dezelfde wijze als de minder gekleed.

Met de landings-divisiën heeft men ook scheepsgesch medegenomen, n.l. snelvuur-kanonnen van 4.7, $7^1/_2$, 12 cM. zelfs bij de landings-divisie te Port-Natal een kanon van 15 c

Men heeft daartoe de kanonnen met zijwangen geplaat

op daartoe vervaardigde landings-affuiten van pitch-pine, en hoewel het met zeer veel moeite gepaard ging, hebben zij deze kanonnen overal medegenomen.

Toen meer en meer troepen te Port-Natal aankwamen, is de landings-divisie, die zeer gedund was, naar Durban teruggekeerd en doet zij thans dienst als bezetting van deze plaats. Haar zwaar geschut heeft zij op het oorlogsveld achtergelaten.

Niettegenstaande de Engelschen in hunne dagbladen alhier hoog opgeven omtrent hun succes in voren genoemde schermutselingen, heeft aan de zijde van Ladysmith nog geen Engelschman voet gezet op Transvaalschen bodem en hebben de boeren nog geen hunner stellingen rond Ladysmith behoeven te verlaten.

De Engelsche troepen moeten zich in Ladysmith zeer versterkt hebben, in het geheel moet de bezetting van Ladysmith uit ± 13000 man bestaan, die zich in Ladysmith en in 14 forten om die plaats gelegerd hebben. De Engelschen zijn ruim voorzien van munitie en proviand en kunnen het nog lang volhouden. De artillerie der boeren doet wel veel schade aan gebouwen, doch slechts weinig menschenlevens hebben de Engelschen tot nu toe daar te betreuren.

Rond Ladysmith hebben de boeren verschillende schansen opgeworpen, o. a. ten N.W. is Pepworthheuvel, een heuvel met platten top, waarop vele boomen groeien, en waarop „Long Tom" is opgesteld. Vlak daarbij moet een tweede kanon zijn opgesteld, doch daar dit geladen wordt met rookloos buskruit, is de juiste plaats niet opgegeven kunnen worden.

In het N.O. is Lombardskop, waarop twee kanonnen met rookloos buskruit zijn opgesteld.

Ten Z.O. is Umbalwanaheuvel, waarop „Slim Piet" is geplaatst. „Slim Piet" heeft een schootsverheid van 5000 yards. Naast „Slim Piet" zijn twee andere kanonnen en een Nordenfelt-maxim opgesteld.

Op Surprise-Hill westwaarts van de stad is ook een boerenkanon.

Het dichtste bij Surprise-Hill is het zwaarste kanon van de Engelschen opgesteld, n.l. een maxim-kanon, bijgenaam „His Excellency".

Zoo spoedig men bij de Engelschen rook ziet in de nabijheid van „Long-Tom" begint „His Excellency" te spreken, waarvan de gansche stad davert.

Onmiddellijk nadat „Long Tom" is afgevuurd verdwijnt hij in een voor hem gebouwde verdekte opstelling; vandaar dat „His Excellency" constant op den loer ligt, om te trachten „Long Tom", die zeer veel schade aanricht, te demonteeren. De schootsverheid van „Long Tom" is 4000 yards.

De boeren hebben de stad geheel ingesloten, doch zij hebben zich buiten schot achter de heuvels opgesteld. Zij liggen in een cirkel van omstreeks 36 mijl, waarvan de kleinste breedte 12 en de grootste 20 mijl is.

De Vrijstaters blijven grootendeels op de grenzen van den Vrijstaat. Men zegt dat er ongeveer 16000 à 18000 boeren rond Ladysmith liggen, en zoo de stad valt, vertelt men, dat de boeren haar naar den commandeerenden generaal „Joubertsdorp" willen noemen.

Den 28en November is de slag bij Modderrivier geleverd als een gevolg van de pogingen der Engelschen om Kimberley te ontzetten. De Engelschen noemen dezen slag: „Het Waterloo" van den veldtocht en geven hoog op van hunne overwinning.

Modderrivier is ongeveer 24 mijl van Kimberley en de Engelschen zeggen, dat ± 8000 boeren zich daar onder hunne commandanten CRONJÉ en ALBRECHT hadden opgesteld.

Zeer zeker is daar hevig gevochten en ontwijfelbaar is het succes aan den kant der Engelschen geweest, in zooverre dat zij de boeren verdreven hebben, die zich echter in goede orde terug getrokken hebben in hunne stellingen rond Kimberley, doch daartegenover staat dat de Engelschen 450 man aan dooden en gewonden hebben, waaronder procentsgewijze het 4 dubbele aantal aan officieren, terwijl de boeren, ofschoon zij volgens de Engelschen buitengewone zware verliezen leden, volgens hun eigen opgaven slechts 11 dooden en 18 gewonden hebben, terwijl 25 boeren krijgsgevangen gemaakt zijn.

Ook kan de sterkte der boeren niet 8000 man geweest zijn, doch hoogstwaarschijnlijk is zij niet meer dan ± 3000 man geweest, terwijl de Engelschen onder Lord METHUEN minstens 10000 man sterk zijn geweest.

Zou men zulk eene overwinning niet een Pyrrhus-overwinning kunnen noemen?

Van Mafeking zijn weinig berichten, slechts weet men dat de boeren het beleg met kracht doorzetten en dat, hoewel de stad zelve door het bombardement veel heeft geleden, tot nu toe geen menschenlevens zijn te betreuren.

Nog steeds door komen transportschepen met troepen aan o. m. de „Bavarian" van de Allanline die hier den 2 December j.l. aankwam met 2040 man infanterie aan boord. De „Bavarian" een van de grootste transportschepen, meet 10200 ton.

De Sint-Nicolaas-avond werd door de equipage hier aan boord op zeer prettige wijze gevierd.

Sint-Nicolaas met zijn staf trok eerst 's avonds te zes uur voorafgegaan door een geïmproviseerd muziekkorps eenige malen het dek rond, wat vooral, dank zij twee clowns, veel vroolijkheid verwekte.

De costumes van Sint-Nicolaas en zijn staf, waaronder zelfs ridders met staartpruik, baret en degen, en van het muziekkorps waren, zoo al niet schitterend dan toch, de geringheid der middelen in aanmerking genomen, alleraardigst.

De vroolijkheid van de medespelers en toeschouwers steeg ten top, toen de klok voor extra-oorlam luidde.

Na het uitdeelen van deze versnapering begon het z. g. café concert, dat eerst aan dek, doch later wegens den plotse-

ling invallenden heftigen regen, in de kuil werd gehouden, en dat onze verwachting, wat de voordrachten aanging, verre overtrof.

De officieren, die aan de medespelers elk een flesch bier en de geheele equipage een paar sigaren verstrekt hadden, konden van dit laatste nog mede genieten, want bij de voorstelling in den kuil stond al spoedig een rook als in een Amsterdamsche bierknijp na middernacht.

Te 10 uur was het feest afgeloopen, nog éénmaal maakte toen Sint Nicolaas met gevolg een ronde over het dek, en nadat hij aldaar aftrap had laten blazen, ging een ieder zeer tevreden naar zijn kooi.

In het bulletin van heden, den 6en December, lazen wij dat het troepentransportschip „Ismore" nabij Dasseneiland is gestrand.

Van het schip, dat Royal Artillerie en 2 eskadrons Hussars aan boord had, is niet veel meer over.

Alle opvarenden zijn behouden gebleven, al het geschut is echter verloren, doch de paarden en munitie zijn ook gered, dank zij de hulp van de kruisers „Doris" en „Niobe".

(*Wordt vervolgd*).

Port-Natal, 7 December 1899.

De 1e Luit. der Mariniers,
VAN HAAFTEN.

Errata in: „De oorlog ter zee en zijne lessen door Captain Mahan.

(Vertaald door W. D. H. Baron VAN ASBECK).

3e afl.	blz. 360,	regel	7	v. o.	staat „verwarring", lees: „verwardheid".
	„ 363,	„	13	v. b.	staat „Julet", lees: „Inlet".
	„ 366,	„	14	v. b.	doorhalen: „het geeft in menig opzicht practische ervaring".
	„ 366,	„	21	v. o.	staat „en zij hebben alle punten", lees: „en zij dekten alle punten" enz.
4e afl.	„ 490,	„	16	v. b.	staat „sterk", lees: „sterker".
	„ 494,	„	20	v. o.	staat „directior", lees: „discretion".
	„ 495,	„	2	v. b.	aan het einde toevoegen: „maar".
	„ 497,	„	1	v. o.	staat „deze", lees: „onze".
	„ 501,	„	3	v. b.	staat „geschaad", lees: „niet geschaad".
	„ 501,	„	2	v. o.	achter „MAHAN's", laten vervallen: „zienswijze".

KORTE MEDEDEELINGEN.

NEDERLAND.

Hr. Ms. „**Friesland**" onder bevel van den kapt. ter zee W. RÖMER kwam den 28sten November te Durban aan en den 22sten December te Lourenço-Marques.

Hr. Ms. „**Koningin Wilhelmina der Nederlanden**" onder bevel van den kapt. ter zee J. E. SICKENS vertrok den 29sten November van Algiers, kwam den 5den December te Port-Saïd aan, vervolgde de reis op den 6den, arriveerde den 12den te Aden, vertrok van daar den 15den, kwam den 25sten te Colombo aan, zette den 31sten de reis weder voort en arriveerde 5 Jan. te Oleh-leh.

Hr. Ms. „**Nautilus**" onder bevel van den kapt. luit. ter zee W. ALLIROL kwam den 9den December te Santa-Cruz aan en vertrok den 21sten weder naar Las Palmas, waar zij den 7en Januari aankwam.

DUITSCHLAND.

Het pantserschip „**Kaiser Karl der Grosse**" is te Hamburg te water gelaten. De afmetingen zijn: lengte 115, breedte 20.4, gem. diepgang 7.80 M., waterverpl. 11130 ton. Het schip wordt beschermd door een 2 M. hooge pantsering van 300—150 mM., een pantserdek van 76—112 mM. De bewapening zal bestaan uit: IV à 24 cM. van 40 kal. paarsgewijze in torens voor en achter, XVIII à 15 cM., XII van 88 mM„ XII à 4.7 cM.

De 4e klasse kruiser te Kiel te water gelaten ontving den naam van „**Nymphe**". Lengte 100 M., breedte 11.8 M., diepgang achter 5 M.; waterverplaatsing 2840 ton. Verwachte vaart 19 à 20 mijl. De artillerie bestaat uit X à 10.2 cM.. XIV à 3.7 cM.; 4 mitrailleuses en 2 lanceerinrichtingen. (*le Yacht*).

Volgens de „Mitth. a. d. Geb. des Seew." moet KRUPP een nieuw staaldraadkanon met buitengewone uitwerking vervaardigen.

Het pantserschip „**Woerth**" heeft in de Oostzee gestooten op een rots. Ofschoon door achteruitslaan het schip los is gekomen, bleek de averij zeer groot te zijn. Het schip heeft een scheur van 7 M., terwijl 13 compartimenten beschadigd zijn.

Het aantal officieren der vloot wordt uitgebreid met 56. (*le Yacht*).

De groote kruiser „**Kaiser**" zal niet meer als actief oorlogsschip gebruikt worden. Het plan bestaat, dat schip tot een groot reparatie-schip te verbouwen, waarna het, met al het benoodigde materieel voor voorloopige reparatie uitgerust, groote

eskaders in zee zal begeleiden en ook in tijd van oorlog als zoodanig zal worden gebezigd.

De gebeurtenissen van de laatste twee jaar zijn oorzaak dat, niettegenstaande verleden jaar de aanbouw werd toegestaan in 7 jaar tijd, van 7 pantserschepen, waarvan 2 ter vervanging, en van 5 1e klasse kruisers, waarmede men dacht de vloot op haar maximum-sterkte gebracht te hebben, men nu de vloot onvoldoende vindt om de Duitsche belangen in Europa en in den vreemde te beschermen.

Aan de twee bestaande eskaders zal men twee andere voor reserve moeten toevoegen, waarvan een samengesteld kan zijn uit kleine pantserschepen voor kustverdediging; voor het andere zullen 10 pantserschepen en twee groote kruisers met minstens 6 torpedobooten moeten gebouwd worden; daarenboven 6 groote kruisers voor den dienst buiten Europa. Hiervoor zou de periode van aanbouw tot 14 jaar verlengd worden, dus tot en met 1917; men zal tot 1903 één groot schip per jaar bouwen en van 1903 tot 1917 minstens 3 per jaar; daarbij de kleine kruisers, kanonneerbooten en torpedobooten niet medegerekend. Het hiervoor te verleenen crediet zal van 75 op 106 millioen mark gebracht worden en de buitengewone onkosten van 11.250.000 op 21.250.000. Bovendien zal Dantzig tot een groote oorlogshaven worden gemaakt, waarvoor terrein is aangekocht, met een afzonderlijke haven voor torpedobooten. *(le Yacht).*

De Duitsche Keizer heeft toegestaan dat het zeiljacht „**Hertha**", door de „Jachtbaugesellschaft von Kaiserlichen Jachtclubs" aangeboden als geschenk aan de Marine tot het opwekken der oefening in het zeilen bij de jonge officieren, aangenomen mag worden, en heeft bepaald, dat dit jacht voor bovengenoemd gebruik den officieren van de Bildungsanstalten aan de Inspection des Bildungswesens afgedragen zal worden. *(Ill. Zeitung).*

ENGELAND.

De 2 nieuwe slagschepen, die toegestaan zijn, moeten binnen elf maanden van stapel loopen, maar zonder pantsering. Behoudens eenige wijzigingen zullen zij van het „Duncan"-type worden met meer vaart. De vier-cylinder-machines worden uit waterpijpketels gevoed en zullen 18000 I.P.K. ontwikkelen, voldoende voor een 19-mijls vaart. Lengte 123.4 M., breedte 23 M., waterverpl. 14000 ton. Het gordelpantser krijgt een dikte van 178—101 mM., het pantser der barbette 279—253 mM. Hoofdbewapening bestaat uit: IV kanons van 30.5 cM. en XII kns. van 15 cM. snelvuur. *(Mitth).*

Het slagschip van het type „Duncan", van 14000 ton, 18000 I. P. K. en 18 mijl zal te Chatham op stapel gezet worden en „Albemarle" genoemd worden. *(le Yacht).*

Te water gelaten de gep. kruiser „Cressy", 12500 ton,

De pantserschepen van 15000 ton van de „**London**"-klasse worden uitgerust met 4 stoomsloepen (2 van 17, 2 van 12.2 M.), waarvan de twee grootste 13.5 mijlsvaart loopen en een torpedolanceerinrichting bezitten.

De 1e klasse kruisers „**Powerfull**" en „**Terrible**", op de heen- en terugreis van en naar Oost-Azië, moesten deze reis via Kaapstad doen, eerstens wegens den oorlog in Zuid-Afrika en bovendien, omdat de vaart door het Suez-Kanaal veel bezwaar oplevert, daar wegens den grooten diepgang de geheele kolenvoorraad gelost zou moeten worden.

Een hevig ongeval had eenigen tijd geleden plaats aan boord van het Engelsche stoomschip „**Elderslie**". De ketels waren leeggespuid en de 3e machinist met een stoker bezig de mangaten te openen. De afmetingen der mangaten waren 16¼ bij 12¼ Eng. duim. Een der knevels van één mangat was verwijderd en van den anderen knevel de moer afgenomen. Juist toen de stoker zich naar den anderen ketel begeven had, werd een hevige slag gehoord en bij onderzoek werd het mangat open en de 3e machinist verdwenen bevonden.

De temperatuur in den ketel was zóó hoog, dat eerst na 4 uur afkoelen een onderzoek kon worden ingesteld. Toen werd het lijk van den 3en machinist op twee langssteunen liggende gevonden met gespleten schedel, gekneusde armen en schouders en verscheurde kleeren. Het deksel werd tusschen de tuben teruggevonden. De eenige verklaring voor dat ongeval was, dat na het leegspuien met hooge stoomspanning noch de veiligheidskleppen, noch de kranen der waterpeilglazen open gezet waren, niettegenstaande de order hiertoe gegeven was. Na condensatie was het ijdel zóó groot, dat bij het openen van het mangat het deksel met den machinist naar binnen werden geperst, waarbij de laatste verpletterd werd tegen den ketelwand.

FRANKRIJK.

Vier nieuwe onderzeesche booten, „**Farfadet**", „**Gnome**", „**Korrigan**" en „**Lutin**", zijn te Rochefort in aanbouw, volgens de plannen van den ingenieur MAUGROS. Met den verderen aanbouw van het type „Narval" zal tot na afloop der proefnemingen gewacht worden. (*Mitth.*).

De gepantserde kustverdediger „**Indomptable**" ondergaat te Toulon eenige veranderingen, waarbij een gedeelte van het pantser wordt weggenomen, en de 42 cM. kns. vervangen worden door 27 cM. kns. De vuursnelheid zal hierdoor zeer verhoogd worden. (*Mitth.*).

De kruiser „**Guichen**" heeft zijn proeftochten volbracht. Men weet dat het totnogtoe niet gelukt was de bepaalde vaart van 23 mijl te bereiken. Door een wijziging aan de voortstuwers heeft men deze vaart overtroffen en de „Guichen" is op

;wee onder water in de breede zijden vooruit en boven water ɔen in den boeg en twee in de breede zijden achteruit.
(*Mitth.*).

Tien **torpedobootjagers** zijn besteld bij de werf aan de Neva en zullen moeten worden afgeleverd tusschen Juni 1900 en Mei 1901. Bij eene lengte van 64 M., eene breedte van 6.40 M. zullen zij 350 ton waterverplaatsing en eene snelheid van 26 mijl hebben. De bewapening zal bestaan uit een kanon van 7.6 cM., drie kanonnen van 4.7 cM. en twee mitrailleuses met drie torpedo-lanceerinrichtingen. (*le Yacht*).

Bij het Marine-bestuur bestaan plannen om **speciale transportschepen** te bouwen om in zee kolen over te nemen, terwijl ook in de havens inrichtingen voor sneller kolenladen gemaakt zullen worden.

Aan het Temperly-toestel, dat bij het Engelsche Kanaal goed voldaan heeft, wordt in het bijzonder de aandacht geschonken.

De torpedobootjager „**Delfin**" is in Augustus bij SCHICHAU van stapel geloopen; de 3 zusterschepen „Kif", „Skat" en „Kasatka" zijn nog in aanbouw. Lengte 61 M., breedte 7 M., diepgang 3.3 M., waterverplaatsing 350 ton; machine van 5700 I.P.K. en 27 mijlsvaart. Behalve deze vaartuigen heeft SCHICHAU nog in aanbouw 12 torpedobootjagers voor de Duitsche en zes voor de Italiaansche Marine en 8 torpedobooten van 82 ton voor Japan. (*Mitth.*).

De beschermde kruiser „**Wanig**" van 6500 ton, 20.000 I.P.K. en 23 mijl is te water gelaten bij CRAMP.

De beproeving der platen van 37 à 50 cM. voor het pantserdek van den kruiser „**Wanig**" zijn geëindigd met het aannemen van die, gemaakt volgens het KRUPP-systeem in plaats van geharveyiseerde platen. Op alle schepen in aanbouw zullen de nieuw aangenomen platen worden aangebracht.

Twee pantserschepen zijn gestrand; de „**Gromoboï**" op een zandplaat bij Kroonstad, vanwaar zij zonder veel averij vlot gemaakt kon worden en de „**General-Amiral Apraxine**" op de kust van Gothland. Voor het laatste schip heeft men de rotsen moeten doen springen om haar vrij te maken en hierdoor ernstige schade kunnen constateeren.

Sebastopol zal uitsluitend tot oorlogshaven bestemd worden, waar geen vreemde handelsvaartuigen zullen worden toegelaten, (de handel is geheel verplaatst naar Theodosia). Het hoofdkwartier van de admiraliteit aan de Zwarte Zee zal daar gevestigd worden in plaats van te Nicolaïeff, dat een werf van aanbouw zal blijven.

De admiraliteit heeft in overleg met het Departement van Oorlog besloten de haven van Kertch aan de Straat van Yenikale te maken tot een 1e klasse oorlogshaven en er krachtige

Wij meenen deze vraag met „ja" te kunnen beantwoorden. De wijze van behandeling en de gegeven verklaringen der electro-technische grondbeginselen zijn duidelijk en ook voor personen met betrekkelijk geringe voorstudie goed te volgen.

Voor het personeel der K. N. M. zal dit boek ook van veel nut kunnen zijn; reeds geruimen tijd bestond er behoefte aan een werk over electro-techniek volgens deze opvattingen samengesteld.

Het werk omvat een viertal onderdeelen der sterkstroomtechniek, n.l.:

dynamo's voor gelijk- en wisselstroom,
motoren,
transformatoren,
en akkumulatoren;

benevens eenige hoofdstukken der elektriciteitsleer als basis, terwijl tal van duidelijke figuren (251) door den tekst worden toegelicht; eenige tabellen betreffende Soortelijken weerstand en Draaddikte enz., die in de practijk veel gemak kunnen opleveren, zijn aan het slot bijgevoegd.

Wij kunnen het werkje aanbevelen aan allen, die in hun werkkring met electro-techniek te maken hebben en zich niet tevreden stellen met de uitvoering der verschillende manipulatiën, doch tevens het hoe en waarom wenschen te weten, om zoodoende beter tot het wezen der zaak door te dringen en zich zelven nog iets anders te doen zijn dan een automaat.

„Kitab njanjian goena soldadoe kompenie tersalin deri dalam bahasa wolanda"
Oleh, JOH. E. TEHUPEIORY, élève-docter-djawa. — SKOLFF & Co., Batavia.

Onder dezen titel verscheen te Batavia eene Maleische vertaling van eenige liederen uit den bundel „voor Janmaat en Soldaat", bijeenverzameld en gewijzigd door den 1[sten] Luitenant der Infanterie H. C. C. CLOCKENER BROUSSON.

Hoewel de strekking dier liederen in goed Maleisch zeer juist wordt weergegeven en het streven, om ook bij den Inlandschen militair liefde en geestdrift voor Koningin en Vaderland aan te wakkeren alleszins lof verdient, zoo is het toch te betwijfelen of deze liederen bij den Inlandschen matroos en soldaat gemakkelijk ingang zullen vinden.

Javanen en Madoereezen, die het voornaamste deel van onze Inlandsche militairen vormen, zullen zich de Europeesche zangwijzen niet eigen maken. De vertaler had wellicht beter gedaan deze volksliederen te geven in pantoenvorm, op de wijze van de n[os]. 21, 22 en 23; de zangwijzen hiervan zijn bij de Amboineezen bekend en kunnen door andere Oostersche stammen gemakkelijk worden aangeleerd.

---

angen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
t. z. 1e kl.	F. Pinke.	Dolfijn	non-actief . . .	16 Dec.[1]
id.	C. L. Temminck Groll.	non-actief . . .	Dolfijn	„ [2]
.gez. 2e kl.	Dr. T. Bijleveld . .	gepensionneerd voor 2 jaar. .		16 Nov.
. t. z. 2e „	P. A. Arriëns. . . .	op zijn verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen		„
id. 1e „	F. H. Sobels , . . .	behoudt N°. 104 in de ranglijst		
.gez. 1e „	S. Ruitinga	Bellona	non-actief . . .	12 Dec.
id. 2e „	J. H. Roelants . . .	non-actief . . .	Bellona	„
. t. z. 2e „	W. H. Noltenius. .	W/s. Amsterd.	non-actief . . .	24 Nov.
id. 1e „	H. Herman	eskader O.-I. .	id.	17 „
id.	R. J. Castendijk . .	Marnix ged. Amstel	Marnix .	1 Dec.
id. 2e „	J. J. Oudemans . .	oudste off. Dolfijn	id.	„
id.	A. J. Kleijnenberg.	non-actief	Marnix ged. Amstel	„
id.	C. Kruijs	Wachts. W/o.	oudste off. Dolfijn	„
id.	P. H. D. Schuttevaer	non-actief . . .	Wachts. W/o.	„
id. 1e „	H. Herman	non-actief	off. instr. Kon. Instit.	16 „
id. 2e „	G. J. te Winkel . .	Krokodil. . . .	non-actief . . .	12 „
id.	W. R. H. v. Leersum	W/s. Amsterd.	Krokodil. . . .	„
id.	C. van der Burg. .	non-actief . . .	W/s. Amsterd.	„
.adm. 1e „	R. F. bar. v. Heerdt tot Eversberg . .	Bellona	non-actief . . .	16 „
id.	J. A. Meulemans. .	non-actief . . .	Bellona	„
. gez. 1e „	Dr. J. C. H. H. Mackay	eskader O.-I. .	non-actief . . .	20 Nov.
id.	C. Pino	non-actief	vergunn. verl. om met ambulance Roode Kruis naar Zuid-Afrika (Transvaal) te vertrekken op 2 Dec. 1899.	

1) Eervol van het bevel ontheven.
2) Belast met het bevel.

…e Jaargang 1899—1900. 8e en laatste Aflevering. — 10 Maart.

MARINEBLAD.

BIJBLAD OP DE VERSLAGEN DER MARINE-VEREENIGING.



ONDER REDACTIE VAN:

J. ALBARDA, J. J. RAMBONNET, A. MERKUS, O. VAN LENNEP,
G. FAASSEN, T. J. CREYGHTON, J. P. GUÉPIN, (*secretaris*).

DEN HELDER.
C. DE BOER Jr.

NAAR OOST-INDIË *wordt dit blad per zeepost verzonden. De toezending kan echter ook per mail geschieden tegen vergoeding der extra porto's, die ongeveer 30*

9

TOEPASSING DER ELECTRISCHE BEWEEGKRACHT AAN BOORD VAN SCHEPEN.

In de „Electro-Technische Zeitschrift" van 30 November j. l. komt eene beschouwing voor omtrent de toepassing der electrische energie als beweegkracht aan boord van schepen,

terwijl in de „Engineering" van September 1899 reeds een verslag voorkwam van een lezing door den heer A. SIEMENS te Londen gehouden over dit zelfde onderwerp.

Beide stukken gaven mij aanleiding deze zaak ook onder de nadere aandacht van de lezers van het „Marineblad" te brengen en zoodoende het antwoord op de vraag te vergemakkelijken, wat aan boord met voordeel electrisch gedreven kan worden en welke werktuigen en diensten daarvoor minder geëigend zijn.

Hiertoe diene eerstens de hierna volgende vertaling van het in de genoemde aflevering der „E. T. Z." voorkomende stuk.

„Het gebruik van electro-motoren als bewegingsmiddel van „hulpmachines aan boord van schepen neemt niet zoo snel toe, „als men dit wel zou kunnen wenschen. Dit is daarom te op„vallender, daar een schip op het eerste gezicht een buitengewoon „goed geëigend centrum lijkt voor electrische krachtoverbrenging.

„De leidingen zijn gemakkelijker en vooral goedkooper aan „te leggen dan stoom- en hydraulische buizenstelsels.

„De electrische geleidingen zijn gemakkelijker te vertakken.

„De motoren nemen minder ruimte in dan hydraulische en „stoomwerktuigen van eenzelfde vermogen.

„Zij werken meer gelijkmatig en vorderen minder toezicht.

„Ten slotte hebben de electro-motoren een hooger nuttig effect.

„De meening dat het onderhoud en het toezicht op eene „electrische installatie slechts door een bijzonder goed geschoold „personeel kan geschieden is bij den stevigen en eenvoudigen bouw „van de moderne electro-motoren niet steekhoudend, bovendien „is op een schip toch reeds een zeer goed machinekamerpersoneel „aanwezig, vertrouwd met de ingewikkelde mechanische inrich„tingen, welk personeel men het bedoelde toezicht daarom zeer „goed kan opdragen. Schijnbaar zijn alzoo op een schip alle om„standigheden gunstig om het electrische bedrijf zoo ver mogelijk „uit te strekken.

ıoofde in gewicht van de generateurs slechts gering is.

Anderzijds wordt het bespaarde gewicht door het wegvallen ler stoomleidingen overschat.

De meeste hulpmachines staan dichter bij de ketels dan de lynamo's, de besparing aan gewicht door het wegvallen der stoomleidingen dezer machines kan dus slechts gering zijn.

Bij de stoomstuur- en ankerspilmachines zijn de verhoudingen echter gunstig voor het electrische bedrijf; deze vergen stoomleidingen bijna over de geheele lengte van het schip en het wegvallen van zulke lange stoomleidingen zoude een werkelijk voordeel zijn.

Deze hulpmachines staan in de Amerikaansche marine niet onder het toezicht van Admiraal MELVILLE maar onder dat van een ander beheerend lichaam.

Dit laatste schijnt het electrische bedrijf niet voldoende zeker te achten, eene meening die de genoemde admiraal niet schijnt te deelen, waar hij zegt dat, wanneer electro motoren zeker genoeg zijn voor het drijven van voeding- en luchtpompen, zij het ook voor stuur- en spilbewegingen zijn zullen.

Op het oorlogsschip „Alabama" hebben de generateurs een gezamenlijk vermogen van 256 Kilo-watt, en nemen een ruimte in van 280 kub. meter.

De motoren nemen niet meer ruimte in dan gelijkwaardige hulpstoommachines zouden innemen; de geleidingen nemen natuurlijk belangrijk minder ruimte in dan stoomleidingen.

Wanneer alle hulpstoommachines door electromotoren vervangen werden, zouden generateurs met een totaal vermogen van 1280 KW. opgesteld moeten worden en de benoodigde ruimte hiertoe zoude 1400 M^3 bedragen.

De gewichtsvermeerdering tengevolge van de verandering van het stoombedrijf der hulpmachines in het electrische bedrijf zoude 150—250 ton bedragen, d. w. z. evenzooveel bedragen als de gewichtsbesparing verkregen door het gebruik van pijpketels,

terwijl het ruimteverlies in kolenberging 900 ton of pl. m. $45^0/_0$ der bunker-capaciteit zoude bedragen. Met deze getallen voor oogen is het begrijpelijk dat scheepsbouw-ingenieurs het gebruik van electro-motoren zooveel mogelijk tegengaan. Aan de andere zijde is het de zaak der electrotechnici zoodanige combinaties te maken, dat de hier genoemde nadeelen zooveel mogelijk worden vermeden".

Het door den heer A. SIEMENS ingeleide onderwerp opgenomen in de „Engineering" van den 29 September 1899, betrof dezelfde zaak.

Over dit onderwerp werd nog in debat getreden door Sir FREDERICK BRAMWELL en Sir W. WHITE, zoodat de meeningen der zelfde autoriteiten der Engelsche en der Amerikaansche marine hieromtrent vergeleken kunnen worden.

Daar de lezers van het „Marineblad" dit tijdschrift kennen, wordt de vertaling van deze voor het besproken onderwerp zeer belangrijke lezingen achterwege gelaten.

ke belasting is bovendien meer gewenscht dan met eene randerlijke belasting alléén.

Dat de hydraulische beweging voor torens door verscheidene eofficieren in Engeland verkozen wordt boven de electrische strijdig met de in Frankrijk opgedane ondervinding, dat de atste een nauwkeuriger richten veroorlooft. Ook het electrische ijven van lenspompen breidt zich uit.

De navolgende cijfers geven eenig denkbeeld omtrent de trekkelijke waarde van met stoom of door electriciteit geeven pompen.

Op het Fransche slagschip „Charles Martel" zijn 4 THIRION-mpen geïnstalleerd, ieder van een capaciteit van 1000 ton per ur met een opvoerhoogte van 10 meter.

Het gewicht zonder de stoomleidingen bedraagt voor iedere mp 6500 K.G., de prijs bedraagt 12000 gulden,

het stoomverbruik per nuttige (opgevoerd water) P.K. 32 K.G.

Op de „Jéna" zijn 4 electrisch gedreven pompen geplaatst n hetzelfde vermogen als die der „Charles Martel."

Het gewicht van een complete pomp bedraagt 4700 K.G. de prijs 6000 gulden.

Zulk een pomp vraagt 560 amp. bij 80 volt, dus pl. m. KW., bij vol vermogen.

Rekenende op een onvoordeelig stoomverbruik van 16.5 K.G. r uur per I.P.K. voor de stoomdynamo, dan kan worden aannomen een stoomverbruik van 31.7 K.G. per nuttig P.K. opvoerd water.

De electrisch gedreven pompen schijnen dus zeer in het ordeel, zoowel wat prijs als wat gewicht betreft.

Het nuttig effect van beide systemen is bijna gelijk.

Bij de electrisch gedreven pompen moet evenwel nog in nmerking worden genomen de prijs en het gewicht van de oomdynamo.

Een stoomdynamo van 600 amp. bij 80 volt zal normaal 00 gulden kosten en 5300 K.G. wegen,

zoodat de totale prijs voor de electrisch gedreven pomp ordt 15000 gulden en het gewicht 10.000 KG.

Dit resultaat is weder geheel in het voordeel der door stoom dreven lenspompen.

In werkelijkheid is echter de zaak samengestelder.

1°. Is de generateur gewoonlijk te gebruiken ook voor dere diensten.

2°. Zijn de installaties niet hetzelfde uit een oogpunt van nvoudigheid van onderhoud en bedrijf.

3°. Zijn de electrische geleidingen veel goedkooper en geakkelijker aan te leggen dan de stoomleidingen en zijn deze vendien veel lichter.

4°. Verwarmen zij de localiteiten welke zij doorgaan veel inder dan stoomleidingen, en zijn zij ten slotte veel minder vaarlijk voor het personeel.

Zooals bovenstaand kort overzicht doet zien, is het al of

zing bij het topografisch teekenen en het lezen van gedrukte arten door M. H. A. J. VAN MEURS.

Welke teekens moeten nu gevolgd worden?

F.

UIT DEN KRIJGSRAAD.

> De strafwet, men vergete het niet, is een scherp zwaard; wie het hanteert, kan niet licht te groote omzichtigheid gebruiken.
> MR. V. BOLHUIJS.

Het is bijna twee jaar geleden, dat de strafrechtspleging bij e Zeemacht in de Marine-Vereeniging een onderwerp van disussie uitmaakte naar aanleiding van de lezing door Mr. VAN BOLHUIJS, lid van het H. M. G., daar gehouden.

Veel belangrijks werd ten gehoore gebracht voor hem, wien lie Rechtspleging ter harte gaat, te meer nog indien hij meermalen geroepen is geworden in een krijgsraad zitting te nemen. Hoewel in die vergadering op 23 Febr. 1898 verscheidene punten werden aangestipt, welke reeds dadelijk voor verandering vatbaar waren, is die verbetering nog steeds uitgebleven, omdat men blijkbaar wacht, totdat de officieele herziening der Rechtspleging heeft plaats gehad.

Is dit echter wel noodig of gewenscht?

Waar ingevolge de statistiek over het jaar 1896 (zie Verslag Verg. 23 Febr. '98), het getal der buitengaats gewezen vonnissen 62.5 % bedroeg van het geheele aantal vonnissen bij de Zeemacht geslagen, laat het zich aanzien, dat de zeeofficier nog vele malen als rechter zal zitting nemen. Zelfs dan wanneer de militaire rechtspraak niet behouden blijft, zal deze toch niet gemist kunnen worden voor de Zeemacht buitengaats [1]).

De zeeofficier zal dus op de hoogte moeten zijn van zijn taak als rechter. Aangezien hij, uit den aard van zijn veelzijdigen werkkring, zelden in de gelegenheid is diep in deze rechtsstudie door te dringen, daar moeten, naar ons oordeel, de omstandigheden, die wij kunnen beheerschen, in overeenstemming gebracht worden met de vervulling van die functie.

Zelfs bij onze algemeen bekende verouderde rechtspleging is het naar onze bescheiden meening met een weinig goeden wil nog mogelijk veel verkeerds te voorkomen.

Hoe is het nu gesteld met de rechtskennis der leden van een krijgsraad?

In een krijgsraad zijn volgens ons gevoelen de meeste leden bij de tegenwoordige samenstelling dezer raden niet voldoende onderlegd om juist te kunnen beoordeelen of de instructie in een zaak het rechtspreken reeds wettigt. De verantwoordelijkheid berust meestentijds geheel bij den fiskaal, die niet altijd

---

1) Zie lezing 23 Febr. 1898, blz. 173.

ıgenden president als den voorgestelden zullen wel voor een er duidelijk zijn.

2e. [1]) De plaatsingen op de wachtschepen voor den 1en lcier en voor de luitenants ter zee voor den duur van minstens ı jaar te doen zijn. De leden van den krijgsraad stelle men men uit de luits. ter zee 1e kl. en 2e kl., daar aan boord ınende, zoonoodig aangevuld door officieren die ook een plaatıg van eenigen duur in de directie hebben en daartoe als aatsvervangend lid van te voren zijn aangewezen. In de directie Willemsoord is dit zeer wel mogelijk, daar op het wachtschip ıor 2 luitenants ter zee der 1e en 8 der 2e kl. hutten disponibel jn. Rekent men dat de officieren belast met de opleiding en ıet de kustwacht vrij van krijgsraad zijn, dan blijven er nog luits. ter zee over als leden, meer dan genoeg om af en toe ın luit. ter zee te veroorloven zich buiten de stelling te gaan erpoozen.

Ook zou het volgens onze bescheiden meening wenschelijk ijn een vijftal adelborsten 1e klasse, die reeds gevaren hebben, ıp de wachtschepen te plaatsen. Het zelfstandig wacht doen loor mee te rouleeren met de luitenants ter zee 2e klasse zou eker nuttig voor hen zijn. Bovendien kunnen zij toegevoegd worden aan de „opleiding" en de „kustwacht" en dan ongetwijfeld veel presteeren.

Wij zijn in geenen deele de meening toegedaan dat de plaatsing van een adelborst 1e klasse op een wachtschip noch voor hemzelf noch voor den dienst nuttig is. Het tegendeel van dien is waar, wanneer men slechts deze jeugdige officieren, die bijna allen met ambitie hun entrée in de marine maken, weet te gebruiken. Een eerste schrede is reeds op dezen weg gezet, dit moet erkend worden.

Indien men nu in principe aanneemt, dat sommige van deze luitenants ter zee na bovenbedoeld jaar bij den torpedodienst gedetacheerd worden, hetzij als commandant van een boot, hetzij als wachtofficier, dan heeft men in deze personen en in de officieren van administratie van Hr. Ms. „Marnix" en „Bellona" zeer geschikte plaatsvervangende leden.

Voor de marine-officieren zou de regeling zeker aangenaam zijn, daar onze plaatsingen aan stabiliteit zouden winnen, en voor de autoriteiten geeft een soort van schema dat men slechts te volgen heeft een groot gemak.

Uitzonderingen zijn natuurlijk altijd te maken.

3e. Als regel in de zittingen van den krijgsraad aan te nemen dat de stukken ter lezing circuleeren, daar een ernstige overweging van de zaak dan meer gewaarborgd is, dan wanneer de stukken in de zitting worden voorgelezen. Toegegeven moet worden dat deze wijze van handelen hoe langer zoo meer veld wint.

4e. [2]) Men make vooral geen haast bij de procedure. Wil

1) Zie lezing 23 Febr. 1898, blz. 177 en 188.

2) Zie lezing 23 Febr. 1898, blz. 186.

.een bij de off. v. administratie in de Directiën in Nederland.
Mogen al aanvankelijk wellicht deze bladen weinig lezers nden, ongetwijfeld zal de belangstelling toenemen, ook de ıdere bladen hebben deze phase doorloopen.

Waar de denkbeelden omtrent Recht zich hoe langer zoo ıeer ook in het militaire (dikwijls ten koste van die omtrent e verplichtingen) ontwikkelen, daar is het noodzakelijk te waken, at zij die aangesteld zijn om dat Recht te handhaven voor .un taak berekend zijn.

Wij twijfelen er niet aan of een ieder zal moeten beamen lat de bovengenoemde voorstellen in het belang zijn zoowel 'an de zaken als van de personen.

Dat zij dan ook mogen worden opgevolgd!

VONNISSEN.

3eklaagde, een insubordinair, vuil, on- 'schillig sujet. Reeds als kok teruggesteld matroos 3e kl. — leeftijd 26 jaar.	Matr. 3e kl. . . . . . . „desertie" (1e maal). Gestraft met: 4 mnd. mil. gev.straf.
Beide beklaagden, 18 jaar oud, onver- nillig en lui. Hadden 's avonds om 9u uit n winkel ieder één zilveren horloge weg- nomen en waren toen hard weggeloopen. . het vonnis was de overweging opgeno- .en: „dat in den laatsten tijd herhaaldelijk is oorgekomen dat door jonge mariniers zoo- 'el aan wal in de kazerne als aan boord ienende in winkels horloges worden gesto- ɜn, kennelijk met het doel uit den zee- ienst weggejaagd te worden".	Twee mariniers 3 kl. „diefstal". Gestraft met: 15 maanden gev.straf met 5 jaar ontzegging enz.
Beklaagde, oud 24 jaar, in dienst gekomen ıls mar. 3e kl. en verlokt door de goede vooruitzichten die het stokersbaantje hem oden, overgeteekend. Tegenzin in het stokersvak gekregen. Zegt dat zijn gestel daar niet tegen kon, gevoelde zich dikwijls wee. Had geen off. van gez. over dien toestand gesproken, omdat hij bang was door zijn kameraden uitgelachen te worden. Al zijn straffen waren hem opgelegd wegens „te laat van passagieren". In zijn werk gewillig, aanleg voor smid, dus mooie vooruitzichten. Zwak van karakter, spoedig moedeloos, kwam aan den wal zijnde meestal onder slechten invloed. Verklaarde goed behandeld te worden. Bleef na een verlof pierewaaien en meldde zich uit eigen beweging, doch te laat.	Stoker 2e kl. „desertie" (1e maal). Gestraft met: 3 mnd. mil. gev.straf.

et veel tact was de serg.-provoost .en, ook de off. van de wacht had rede willen brengen, alles te ver- Hij verklaarde geen aanleiding te voor zijn insubordinair gedrag. ns de onderofficieren had men altijd . dit individu gehad.	
ıgde, oud 16 jaar, klein, bleek, zwak, ıillig ventje, met een reeds cynischen ı den mond. Was door zijn com- ten beoordeeld als: „vlug doch on- lig". Moest op strafdienst komen, twoordde slechts „ik doe het niet" eb zoo'n slaap". Was gewaarschuwd gevolgen. Bij het vernemen van af gleed er een glimlach om zijn entje had een recalcitranten geest.	Jongen . . . . „uitdrukkelijk weige- ren en opzettelijk na- laten enz". Gestraft met: 4 mnd. mil. gev.straf.
agde, oud 19 jaar. Reeds veroor- eweest wegens desertie. Bijna al ıffen waren opgelegd voor: „te laat sagieren". Hij was nu ook passagier te Nieuwediep, had een flinken bor- ıkt en was verder naar Amsterdam Had een onbekende ontmoet, een van zijn leeftijd, waarmee hij ver- le kroegen bezocht. Het geld was men trachtte in een sigarenwinkel tje te stelen om dit te gelde te Nadat dit mislukte ging men een idswinkel binnen en vroeg horloges Beklaagde liep met een nikkelen hard den winkel uit en de vriend . Laat in den avond werd de ma- lie te Amsterdam in burgerkleeding , gearresteerd.	Marinier 3e kl. . . . . „diefstal". Gestraft met: 15 mnd. gev.straf met 5 jaar ontzegging enz.
agde, 21 jaar. Een gezonde, stevige, geschoten jongen. Onlangs met de ter" uit Indië gerepatrieerd. Had geen g. en kreeg dus slechts 14 dagen Ontmoette te Rotterdam een oude ı, die hem den tijd geheel deed ver- Het waren hier weer de oude varian- erchez la femme" en „On revient tou- lie hem in de gevangenis brachten.	Matr. 3e kl. . . . . . . „desertie" (1e maal). Gestraft met: 4 mnd. mil. gev.straf.

Wij vermeenen, uit ondervinding sprekende, dat de gevoe-ns hierover bij de verschillende fiskaals zeer uiteenloopen. . i. moet dit feit buiten twijfel zwaarder gestraft worden dan ɔn eenvoudige desertie. Dat desertie als dienstweigering be-:houwd kan worden bij het opleggen der straf, zal door nie-ıand bij nadenken worden volgehouden. Wel is een opzettelijk ienstverzuim het noodzakelijk gevolg van een desertie, doch angezien desertie als een speciaal misdrijf bij een andere wets-epaling is strafbaar gesteld, mag dit misdrijf nooit gestraft vorden alsof het een verkapte dienstweigering ware.

Bij een dienstweigering schijnen nog vele officieren te den-ken, dat zij zulk een rapport van een onderofficier ontvangende, ɔok zelf de niet opgevolgde order moeten herhalen. Dit stand-punt moet o. i. veroordeeld worden.

Het eenige zuivere standpunt komt ons voor, hierin te be-staan dat men begint met het ingekomen rapport bezadigd te onderzoeken. Aangezien nu de onderofficieren meermalen blij-ken geven het positieve van een order niet te begrijpen, is het dikwijls twijfelachtig of de order wel pertinent gesteld werd. Daarom late men in zijn bijzijn den rapporteur de positieve order aan den ondergeschikte herhalen, nadat men eerst den beklaagde op de gevolgen van zijn weigering gewezen heeft. Weigert deze daarna de order op te volgen, dan late men hem in arrest stellen.

Indien men een dergelijke zaak op bovengenoemde wijze behandelt, dan heeft men de humaniteit betracht zonder in zwakheid te vervallen of zijn prestige als officier in de waag-schaal te stellen.

Komen vele dienstweigeringen aan boord van een schip voor, dan kan men een zwaardere straf opleggen dan de nor-male in verband met een speciale overweging hieromtrent in het vonnis opgenomen.

VERITAS.

CONTROLE OP DE WERKELIJKE RICHTING VAN EEN SCHIP ALS SLECHTS ÉÉN PUNT KAN WORDEN GEPEILD. [1]

(Met een plaat).

Het doet zich meermalen, inzonderheid in Oost-Indië, voor dat men gedurende den nacht langs de kust stoomende, wenscht te weten of het schip wordt ingezet, dan wel zich van de kust verwijdert. Dikwijls is men dan niet in staat om door kruis-

1) Zie hierover »Revue Maritime", Tome CXXXVI — 438e Livraison Mars 1898, pag. 461 en volgenden. De daarin voorkomende beschouwingen zijn eenigszins omgewerkt voor ons gebruik.

ıar $P S_1 S_2 = P S_1 C - B S_1 C = \alpha - \varphi$ en
$S_1 P S_2 = P S_2 B - P S_1 B = (\beta - \varphi) - (\alpha - \varphi) = \beta - \alpha$
ıs $P S_2 : S_1 S_2 = \sin. (\alpha - \varphi) : \sin. (\beta - \alpha)$. . . . . . (2)

Verder is in driehoek $P S_2 S_3$:

$$P S_2 : S_2 S_3 = \sin. P S_3 S_2 : \sin. S_2 P S_3$$

aar $P S_3 S_2 = 180^\circ - P S_3 B = 180^\circ - (\gamma - \varphi)$
$S_2 P S_3 = P S_3 B - P S_2 B = (\gamma - \varphi) - (\beta - \varphi) = \gamma - \beta$
ıs $P S_2 : S_2 S_3 = \sin. \{ 180 - (\gamma - \varphi) \} :$
$\sin. (\gamma - \beta) = \sin. (\gamma - \varphi) : \sin. (\gamma - \beta)$. . . . (3)

Uit (2) en (3) de waarde PS_2 oplossende en die waarden an elkaar gelijk stellende is:

$$S_1S_2 \times \frac{\sin. (\alpha - \varphi)}{\sin. (\beta - \alpha)} = S_2S_3 \times \frac{\sin. (\gamma - \varphi)}{\sin. (\gamma - \beta)}$$

us ook in verband met (1) is:

$$\frac{t_1}{t_2} = \frac{\sin. (\gamma - \varphi)}{\sin. (\alpha - \varphi)} \times \frac{\sin. (\beta - \alpha)}{\sin. (\gamma - \beta)} \text{. . . . . (4)}$$

Door een eenvoudige omwerking kunnen wij uit dezen vorm comen tot:

$$\frac{t_1}{t_2} = \frac{\text{cotg.} \varphi - \text{cotg.} \gamma}{\text{cotg.} \varphi - \text{cotg.} \alpha} \times \frac{\text{cotg.} \alpha - \text{cotg.} \beta}{\text{cotg.} \beta - \text{cotg.} \gamma}$$

De berekening van φ uit die vergelijking is evenwel hoogst bezwaarlijk; wij kunnen intusschen een gemakkelijken weg inslaan. De waarden α, β en γ worden toch door observatie gezocht; wij kunnen onze observatiën zoo doen, dat er eene betrekking tusschen α, β en γ ontstaat, waardoor de breuk

$$\frac{\text{cotg.} \alpha - \text{cotg.} \beta}{\text{cotg.} \beta - \text{cotg.} \gamma} = 1$$

wordt. Alsdan moet blijkbaar

$$\text{cotg.} \beta = \tfrac{1}{2} (\text{cotg.} \alpha + \text{cotg.} \gamma)$$

zijn en wordt:

$$\frac{\text{cotg.} \varphi - \text{cotg.} \gamma}{\text{cotg.} \varphi - \text{cotg.} \alpha} = \frac{t_1}{t_2},$$

dus

$$t_2 \text{ cotg.} \varphi - t_2 \text{ cotg.} \gamma = t_1 \text{ cotg.} \varphi - t_1 \text{ cotg.} \alpha$$
$$(t_2 - t_1) \text{ cotg.} \varphi - t_2 \text{ cotg.} \gamma = - t_1 \text{ cotg.} \alpha.$$

Tellen wij bij beide leden van de vergelijking op t_1 cotg. γ, dan is:

$$(t_2 - t_1) \text{ cotg.} \varphi - (t_2 - t_1) \text{ cotg.} \gamma = t_1 (\text{cotg.} \gamma - \text{cotg.} \alpha)$$

of:

$$\frac{\text{cotg.} \varphi - \text{cotg.} \gamma}{\text{cotg.} \gamma - \text{cotg.} \alpha} = \frac{t_1}{t_2 - t_1}.$$

Ware nu nog bij het nemen der peilingshoeken de voorwaarde in acht genomen dat

$$\text{cotg.} \gamma - \text{cotg.} \alpha = \pm 1$$

moet zijn en wel + 1 voor het geval dat de peilingshoeken

t dit tafeltje is bijv.:

Cotg. 29° = + 1.80
Cotg. 83° = + 0.05
Cotg. 133° = — 0.93 (in het 2e kwadrant negatief).
Cotg. — 29° = — 1.80
Cotg. — 83° = — 0.05
Cotg. — 133° = + 0.93.

Eene aandachtige beschouwing der figuren doet ons het olgende opmerken. In fig. 1, 2, 4, 5 en 6, waar de peilingsoeken grooter worden, is, hetzij het schip zich bevindt in $_1$, S_2 of S_3 altijd de werkelijke richting werwaarts het schip ich beweegt, gelegen aan die zijde der respectievelijke peilingsichtingen PQ_1, PQ_2 of PQ_3, waarheen het voorschip wijst. In $_1$ moet zich dus blijkbaar de *„afwijkingshoek"* φ bevinden tusschen de positieve grenzen 0 en α of tusschen de negatieve renzen 0 en — (180° — α); in S_2 tusschen de positieve grenzen en β, of tusschen de negatieve grenzen 0 en — (180° — β); in $_3$ tusschen de positieve grenzen 0 en γ of tusschen de negatieve renzen 0 en — (180° — γ). Wij krijgen dus den regel:

Worden de peilingshoeken grooter, dan bevindt zich de afwijkingshoek tusschen de positieve grenzen: 0 en den peilingshoek of tusschen de negatieve grenzen: 0 en het supplement van den peilingshoek.

In fig. 3, waar de peilingshoeken kleiner worden, zal bijv. in S_3 de werkelijke richting, welke het schip opgaat, gelegen zijn aan die zijde der richting PQ_3 werwaarts het achterschip wijst. De afwijkingshoek kan dus daar *niet* vallen tusschen de positieve grenzen 0 en γ, en tusschen de negatieve grenzen 0 en — (180° — γ); hij moet dus vallen tusschen de positieve grenzen γ en 180° of tusschen de negatieve grenzen — (180° — γ) en — 180°. Hier hebben wij dus den regel:

Worden de peilingshoeken kleiner, dan bevindt zich de afwijkingshoek tusschen de positieve grenzen: peilingshoek en 180°, of de negatieve grenzen: supplement peilingshoek en 180°.

Eenige voorbeelden tot opheldering:

I. Op de E.W. wordt te $8^u\ 10^m$ aan S.B.'s zijde een lichttoren gepeild, waarvan de peilingshoek met de koerslijn of $\alpha = 25°$ is. Tevens wordt opgemerkt, dat de peilingshoeken grooter worden.

Blijkbaar worden dus de cotangenten kleiner. Nu is cotg. 25° = 2.14. Wij moeten dus weder de tijdstippen waarnemen, waarop de peilingshoeken zoo groot zijn, dat hunne cotangenten 2.14 — 0.5 = 1.64 en 2.14 — 1.0 = 1.14 zijn; dat is dus als die hoeken zijn geworden 31°.5 en 41°. Stel dat dit is te $8^u\ 30^m$ en $8^u\ 55^m$, dan is

$$t_1 = 20^m \quad t_2 = 25^m$$

$$\text{cotg. } \varphi = \text{cotg. } \gamma - \frac{t_1}{t_2 - t_1}.$$

)°. Stel dat dit is te $1^u\ 20^m$ en $1^u\ 35^m$ dan is:

$$t_1 = 20 \quad t_2 = 15$$

$$\text{cotg.}\ \varphi = \text{cotg.}\ \gamma - \frac{t_1}{t_2 - t_1} = -\ 0.16 - \frac{20}{15-20} = -\ 0.16 + 4 = 3.84$$

$$\varphi = +\ 14°.5 \text{ of } -\ 165°.5.$$

moet liggen tusschen 0 en 99° of tusschen 0 en — 81°. Blijkaar voldoet alleen de waarde + 14°.5. Fig. 4 stelt dit geval voor ngeveer. φ is positief, dus het schip wordt *ingezet.*

Het vraagstuk kan ook nog op een andere wijze worden)pgelost.

Hernemen we daartoe (4)

$$\frac{t_1}{t_2} = \frac{\sin.\ (\gamma - \varphi)}{\sin.\ (\alpha - \varphi)} \times \frac{\sin.\ (\beta - \alpha)}{\sin.\ (\gamma - \beta)}.$$

Stel nu eens dat wij de peilingshoeken in zoodanig verband hadden genomen, dat

$$\sin.\ (\beta - \alpha) = \sin.\ (\gamma - \beta)$$

werd, dan was $\beta = {}^1/_2\ (\gamma + \alpha)$ en kregen wij blijkbaar

$$t_1 \sin.\ (\alpha - \varphi) = t_2 \sin.\ (\gamma - \varphi) \quad \ldots\ldots \quad (8)$$

Tellen wij bij beide leden dezer vergelijking op:

$$t_1 \sin.\ (\gamma - \varphi) - t_2 \sin.\ (\alpha - \varphi)$$

dan krijgen wij met eenige herleiding:

$$t_1 \left\{ \sin.\ (\alpha - \varphi) + \sin.\ (\gamma - \varphi) \right\} - t_2 \sin.\ (\alpha - \varphi) =$$
$$t_2 \left\{ \sin.\ (\gamma - \varphi) - \sin.\ (\alpha - \varphi) \right\} + t_1 \sin.\ (\gamma - \varphi).$$

Trekken wij van deze vergelijking (8) af, maar zoodanig dat het 2e lid van (8) onder het 1e lid dezer vergelijking komt, dan is

$$t_1 \left\{ \sin.\ (\alpha - \varphi) + \sin.\ (\gamma - \varphi) \right\} - t_2 \left\{ \sin.\ (\alpha - \varphi) + \sin.\ (\gamma - \varphi) \right\} =$$
$$t_2 \left\{ \sin.\ (\gamma - \varphi) - \sin.\ (\alpha - \varphi) \right\} + t_1 \left\{ \sin.(\gamma - \varphi) - \sin.(\alpha - \varphi) \right\}$$

dus:

$$\frac{t_1 + t_2}{t_1 - t_2} = \frac{\sin.\ (\alpha - \varphi) + \sin.\ (\gamma - \varphi)}{\sin.\ (\gamma - \varphi) - \sin.\ (\alpha - \varphi)} = \frac{2 \sin. \left\{ \frac{\alpha + \gamma}{2} - \varphi \right\} \cos.\ \frac{\alpha - \gamma}{2}}{2 \sin.\ \frac{\gamma - \alpha}{2} \cos. \left\{ \frac{\gamma + \alpha}{2} - \varphi \right\}} =$$

$$= \frac{\text{tg.} \left\{ \frac{\alpha + \gamma}{2} - \varphi \right\}}{\text{tg.}\ \frac{\gamma - \alpha}{2}} = \frac{\text{cotg.}\ \frac{\gamma - \alpha}{2}}{\text{cotg.} \left\{ \frac{\alpha + \gamma}{2} - \varphi \right\}},$$

waaruit volgt:

$$\text{cotg.} \left\{ \frac{\alpha + \gamma}{2} - \varphi \right\} = \frac{t_1 - t_2}{t_1 + t_2}\ \text{cotg.}\ \frac{\gamma - \alpha}{2}$$

maar boven namen wij $\beta = {}^1/_2\ (\gamma + \alpha)$ dus $\beta - \alpha = {}^1/_2 (\gamma - \alpha)$ daardoor wordt de vergelijking:

VI. Te 2^u H.W. peilt men aan S.B. een lichttoren dwars- . Het licht zet vrij hard door en de peilingshoeken worden ɔoter.

Wij kiezen 3 dus $\beta - \alpha = \gamma - \beta = 18°.5$, alzoo $\beta = 108°.5$ $\gamma = 127°$. Stel dat te $2^u\ 20^m$ en $2^u\ 50^m$ deze hoeken kun- ›n worden waargenomen, dan is

$$\text{cotg. } (\beta - \varphi) = \frac{20 - 30}{20 + 30} \times 3 = -\frac{3}{5} = -0.6$$

$$\beta - \varphi = -59 \text{ of } + 121°$$

$$\varphi = \beta + 59° = + 167°.5 \text{ of } \varphi = \beta - 121° = -12°.5$$

moet liggen tusschen 0 en + 127° of tusschen 0 en − 53°, e waarde − 12°.5 voldoet dus. Het schip wordt *uitgezet.* 'ig. 6 geeft een voorbeeld van dit geval.

Het spreekt van zelf, indien men voor φ de waarde 0 f 180° krijgt, dat er dan geen stroom of een stroom recht in .en koers loopt. Ware in VI $t_2 = 25^m$ dan was

$$\text{cotg. } (\beta - \varphi) = \frac{20 - 25}{20 + 25} \times 3 = -\frac{1}{3} = -0.33$$

$$\beta - \varphi = -71°.5 \text{ of } + 108°.5$$

$$\varphi = 180° \text{ of } 0°.$$

De toepassing van het boven behandelde kan aan boord blijkbaar zeer gemakkelijk en zonder veel cijferen plaats hebben. Wanneer men op de brug een plankje bewaart, waarop het bovenaangehaalde tabelletje van cotangenten wordt geplakt, dan zou ik in overweging willen geven, om bij dat tabelletje nog de volgende regels op te schrijven, zoodat men gewoon machinaal kan werken.

a. Stel den pelorus met het nulpunt in de kielrichting naar voren op.

b. Reken positief de hoeken geteld naar dien kant waar zich het te peilen punt bevindt; den anderen kant langs geeft negatieve hoeken.

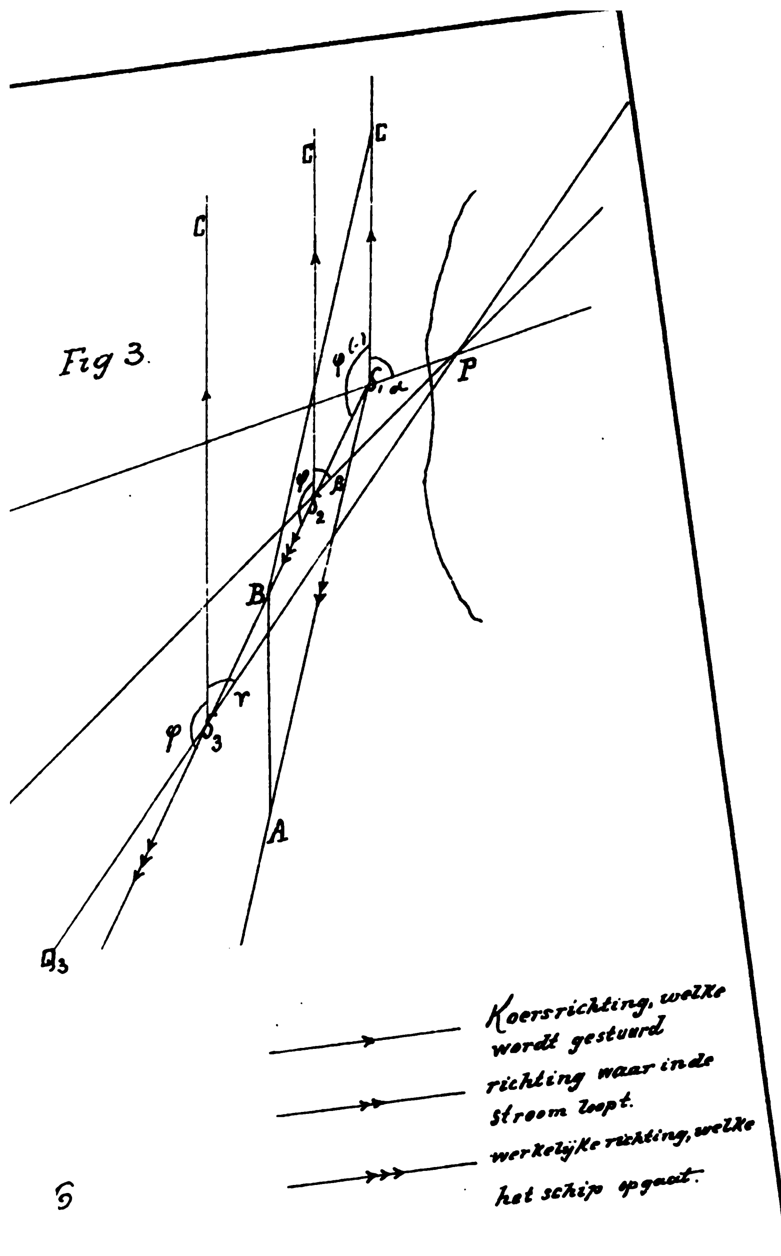
c. Worden de peilingshoeken grooter, dan bevindt zich de afwijkingshoek tusschen de positieve grenzen 0 en peilingshoek of tusschen de negatieve grenzen 0 en supplement peilingshoek.

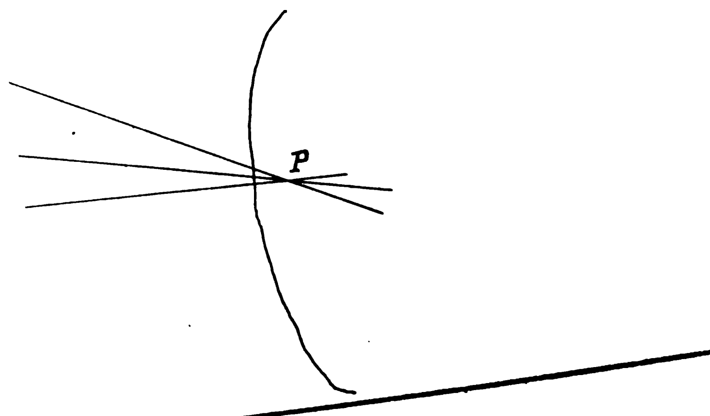
Worden de peilingshoeken kleiner, dan bevindt zich de afwijkingshoek tusschen de positieve grenzen peilingshoek en 180° of tusschen de negatieve grenzen supplement peilingshoek en − 180°.

d. Wordt uit de berekening een positieve afwijkingshoek gevonden, dan wordt het schip ingezet; wordt een negatieve afwijkingshoek gevonden, dan wordt het schip naar buiten gezet.

e. Bij gebruik der formule:

$$\text{cotg. } \varphi = \text{cotg. } \gamma \pm \frac{t_1}{t_2 - t_1}$$


Fig 3.
C
C
C
P
B
A
Q_3
Koersrichting, welke wordt gestuurd
richting waar inde stroom loopt.
werkelijke richting, welke het schip opgaat.


P

ntoren, bureaux e. a. sneller de gedachte op het papier te nnen brengen, dan met het gewone Latijnsche schrift mogek was. De bezwaren, aan de studie der toen bestaande stells, als die van STEGER, STOLZE WÉRY e. a. verbonden, bleven enwel oorzaak, dat slechts enkele personen zich, bij de vele ndere door hun beroep gestelde eischen, nog waagden aan de eoefening van een hoewel zeer gewenschte, toch nog niet onntbeerlijke wetenschap.

Deze toestand leidde tot het zoeken naar een eenvoudiger, emakkelijker aan te leeren systeem van Stenografie en meer an een stelsel werd in den loop der laatste jaren aan het oor-eel van publiek en pers onderworpen. En al moge er thans it embarras de choix eenig verschil van gevoelen bestaan over et beste stelsel, zooveel is zeker dat de Stenografie eene nieuwe hase is ingetreden en er gegronde hoop bestaat, dat zij binnen en niet te lang tijdsverloop gemeen goed zal zijn geworden.

Thans, nu men zich met normale hersenen en eene gewone mate van geduld, met zeer weinig inspanning in één week de Stenografie kan eigen maken, bij eene studie van ongeveer twee uur daags; nu er een stelsel bestaat dat eene eigenaardige aantrekkelijkheid blijkt te bezitten voor de beoefenaars, wellicht juist door de spoedig merkbare resultaten; nu de gelegenheid is opengesteld om zonder cursus, zonder leermeester, zonder financieele opofferingen zich geheel door eigen studie op de hoogte te stellen van de Stenografie; nu eerst kan men zeggen dat deze kunst onder ieders bereik is gebracht en is de tijd gekomen om het nut daarvan in het licht te stellen en aan te sporen tot hare beoefening en haar gebruik.

De vraag, of werkelijk gelijk enkele fervente aanhangers hopen en dus gelooven, de Stenografie ooit zulk een hooge vlucht zou kunnen nemen, dat zij het gewone Latijnsche schrift verving; dat men naast de drukletters van de bestaande typen en grootten, geen andere dan stenografische letterteekens gebruikte; dat reeds op de lagere scholen, in plaats van een jaar te besteden aan het onderwijs in de zeer ingewikkelde, langzame en moeilijk aan te leeren schoonschrijfkunst, den kinderen in eenige weken de snelschrijfkunst werd geleerd; dat alzoo het Latijnsche schrift voor goed werd verdrongen — vereischt vooralsnog geen beantwoording. Zoover zijn we nog lang niet en zoover zullen wij, die tot de thans levende generatiën behooren, het ook wel niet zien komen; doch dat is geen reden om ook de wel degelijk bereikbare vruchten te verwaarloozen van eene wetenschap, waardoor ons zoo omvangrijk schrijfwerk tot op een zesde of een achtste kan worden teruggebracht.

Eene belangrijke vraag, welker beantwoording echter wel degelijk urgent geacht moet worden, wanneer men het gebruik van de Stenografie wil aanraden, is deze: „Welk stelsel zullen we kiezen? Welk stelsel is het minst ingewikkeld, het meest logisch, het gemakkelijkst aan te leeren?".

Aangezien al ons schrijven ten doel heeft het geschrevene

ınnen voorgesteld worden respectief door k of s, kw, en i; opeen-
ıoping van medeklinkers wordt vermeden door bij de diminutiva
ı t en p weg te laten; evenzoo vermijdt men reeksen van
linkers door voor eeuw, ieuw, aai, ooi enz. te schrijven eew,
v, aaj, ooj. In het algemeen kan worden gezegd dat men in
it stelsel de woorden spelt, zooals een beschaafd mensch ze
itspreekt. Overbodige, onverstaanbare staarten worden dus weg-
elaten: mens voor mensch; buro voor bureau. Bovendien heeft
it systeem het groote voordeel dat men het evengoed op gelijnd
ls op ongelijnd papier kan schrijven, zoodat het aanschaffen
an het stenografisch „Note paper" met drieregelige balken
ınnoodig is.

Als een bewijs hoe logisch dit stelsel is, kan dienen dat nen reeds zonder teekening de klinkers kan omschrijven. Deze rolgen in onze taal in frequentie elkander aldus op: e o a i u [1]. Daarom is in dit stelsel de e een naar rechts hellend streepje, kort voor de enkele —, van dubbele lengte voor de dubbele ı; o en oo zijn, in gelijk verschil van afmetingen, horizontale —, le a en aa zacht naar boven gekromde lijntjes; i is een staand, bijkans vertikaal streepje, de helle u wordt voorgesteld door litzelfde teeken van dubbele hoogte; de korte u en de klank eu worden voorgesteld door naar beneden hellende e-lijntjes.

Dit weinige zij voldoende om den lezer eenig denkbeeld te geven van den logischen gedachtengang, die den heer RIENTS BALT tot het samenstellen van zijn systeem heeft geleid. Een zelfstandig onderzoek zij evenwel den lezer ten zeerste aanbevolen; de prijs van het Leerboek kan voor niemand een bezwaar zijn en men zal zich die uitgaaf niet beklagen. Men leert zeer snel de 46 teekens, (waarvan er 13 bestemd zijn voor lettergroepen) voornamelijk doordat er een ruim gebruik gemaakt is van afleidingen. Wie b.v. de t kent en de r, kent tevens de: d, nt, nd, tr, dr, ntr, ndr; leert men daarbij de k, dan wordt die reeks verlengd met: g, nk, ng, kr, gr, nkr, ngr. Vooral bij de beoefening van het debattenschrift of verkortings-systeem wordt men getroffen door de handige, natuurlijke wijze waarop dit, zonder gebruik te maken van nieuwe teekens, is ingericht.

Ten slotte: Is ook voor de zeemacht de Stenografie nuttig en hare invoering gewenscht?

Het komt mij voor dat deze vraag niet anders dan bevestigend kan beantwoord worden.

Niet omdat het kunnen weergeven van toasten of toespraken voor onze marine van eenig belang is; het opvoeren van de snelheid is dus niet urgent — hoewel men bij de beoefening als van zelve ongemerkt snelheid erlangt —; maar indien het overnemen van de vele circuleerende loop- en andere orders in

---

1) Wie hier twijfel mocht opperen, op grond van het MORSE-schrift, waar die volgorde naar den eenvoud der teekens te oordeelen zou zijn: e, i, a, u, o, bedenke dat de telegraaf rekening houdt met meer talen, dan het Hollandsch alleen.

vorens eene invoering mogelijk is, een tal van vragen beantwoord worden: welke graad van geoefendheid noodig is; welke perso- ɜn, buiten de schrijvers, noodwendig de snelschrijfkunst zouden ıoeten kennen, wilde men nut hebben van eene invoering; of ɜrandering wenschelijk is in orderboeken, verstrekking van ːhrijfgereedschap (vulpennen, inktsoort); hoeveel tijd de training ergt bij personen van verschillenden graad van ontwikkeling; f er thans nog niet gedachte moeilijkheden aan 't licht komen nz. enz.

Bovendien, wil men een eerlijke proef, dan moeten beide chrijvers aan dezelfde invloeden bloot staan: met gelijke, zoo nogelijk dezelfde bezwaren te kampen hebben; in dezelfde nate oponthoud ondervinden. Indien één hunner telkens van ijn werk wordt geroepen; baksgewijze inspectiën behoort mede e maken; om de vijf minuten al wat los en vast is op zijn afeltje vastgrijpen moet en zelf acrobatische behendigheid noodig heeft om te blijven zitten; als hij nu en dan zijne bevroren vingers ontdooien, lekwater opvangen of afleiden, „even ter leen" genomen inkt terugzoeken of voor elke nieuwe pen naar de kajuit loopen moet; terwijl de andere op een gemakkelijk, verwarmd kantoor aan den wal nu en dan rustig een uurtje komt pennen, dan wordt vergelijking onbillijk; tenzij een bekwaam handycapper die belemmerende factoren in rekening brengen en in tijdverlies omzetten kan, wat wel onmogelijk zal blijken.

Daarom stelde ik een proef voor onder geheel gelijke omstandigheden en ik meen te mogen voorspellen, niet alleen dat de proef zal slagen, maar dat allen, die met de schitterende resultaten bekend worden, eenstemmig de invoering van de Stenografie zullen voorstaan en bepleiten.

Schrijfwerk verminderen is onmogelijk — anders ware dit natuurlijk reeds geschied. Verstrekking van schrijfmachines is duur, eischt evenzeer oefening en komt slechts aan de burgerschrijvers en aan den dienst op de Directiën en het Departement zelve ten goede. Tegen het gebruik van hectografen en dergelijke verveelvuldigingsapparaten, waardoor copieeren van orders en brieven onnoodig worden zou en elk schip een eigen exemplaar ontvangen kon, schijnen ernstige bezwaren te bestaan; zoodat, wil men de gelegenheid tot tijdsbesparing, die mogelijk en nuttig is, inderdaad aangrijpen, men zijn toevlucht behoort te nemen tot de thans gemakkelijk bereikbare en allerwegen met succes aangewende Stenografie.

P*.

NASCHRIFT.

Het bovenstaande was reeds ter perse, toen mij onder de oogen kwam een opstel in het Tijdschrift voor Onderwijs en Opvoeding, getiteld: „de Stenografie in Nederland", van de hand van den heer H. DE VRIES, gedateerd November 1899.

.n het liggend kruis. Het thans 't meest verbreide systeem daar is dat van ISAAK PITMAN (1813—1897), de phonetische ;enografie of Phonografie genoemd, omdat de woorden meer ıar de uitspraak dan naar de correcte spelling geschreven orden. Van dit systeem bestaan drie soorten, n.l.: learners-;yle, corresponding-style en reporting-style, de laatste zonder linkers. Nieuwere systemen zijn van CALLENDER (1889) en WEET (1892); voorts Engelsche bewerkingen van GABELSBERGER oor RICHTER (1880), van STOLZE door DETTMANN (1887), van CHREY door STÄGER (1894). Van PITMAN's leerboek verscheen eeds de 401e oplage. Zijn tijdschrift „Phonetic Journal" verchijnt wekelijks in 24000 exemplaren.

In Frankrijk werd de Stenografie ingevoerd door BERTIN 1792) met een vertaling van TAYLOR's systeem en verbeterd in .826 door PRÉVOST en in 1877 door DELAUNEY. Het thans meest ;ebruikelijke is het Alfabetische stelsel van EMILE DUPLOYÉ (geb. n 1833), welk stelsel in 1867 verscheen, gedeeltelijk naar de methoden van COFFARD (1651) en van THÉVENOT (1778) en thans reeds 35 vereenigingen telt, o. a. het „Institut Sténographique des deux Mondes."

In Duitschland werd in 1678 voor het eerst de Stenografie ingevoerd door ALOYS RAMSAY met eene bewerking van een der oude Engelsche stelsels. Deze had echter weinig succes. Beter slaagde in 1796 FR. MOSENGEIL met een Duitsche vertaling van het TAYLOR—BERTIN-systeem, dat een jaar later door HORSTIG verbeterd werd met de onderscheiding van enkele en dubbele afmetingen der teekens en dat, na eenige uitbreiding door WINTER, tot aan het jaar 1897 in verscheidene Duitsche Parlementen werd gebruikt. Als aanhangers van deze geometrische periode mogen nog genoemd worden LEICHTLER (1819) en NOWAK (1830).

De vader der nieuwe Duitsche Stenografie en de baanbreker der Grafische methode in Midden-Europa was FRANZ XAVER GABELSBERGER (1789—1849). Hij publiceerde in 1834 een alfabetisch kortschrift, samengesteld uit teekens, van de gewone schrijfletters afgeleid. Hij nam echter de zinnebeeldige voorstelling der vokalen van de Engelsche stelsels over; welk principe gevolgd werd in de stelsels van FAULMAN (1875), LEHMAN (1875) en SCHREY (1887), die hunne systemen respectief in 1883, 1890 en 1891 verbeterden.

STOLZE (1798—1867) voerde in 1841 zijn stelsel in, dat zich kenmerkte door het verschil in lichte en zware teekens, het gebruik van drie verschillende grootten en door de beteekenis afhankelijk te stellen van hoogere of lagere plaatsing. ARENDS (1850) en ROLLER (1875), die hun stelsels verbeterd uitgaven in 1894 en '93, weken in zooverre af van bovengenoemde ontwerpers, dat zij de klinkers wèl schreven, doch hun geen geheel onafhankelijke teekens gaven. Eerst BRAUNS (1888, later 1893) vond een compromis tusschen beide principes, doch gaf in 1896 — dus nà het verschijnen van het straks te noemen stelsel —

hts het teeken niet een geheel andere beteekenis mag geven en d; g en t; s en k).

d. geen nieuwe teekens mogen noodig zijn om met verrtingen te schrijven. GROOTE houdt zich hieraan niet; hij ɜft bovendien een schrijflijn noodig (zie sub *b*). Het aantal ·kens van beide stelsels is ongeveer even groot. Volgens de wijze naar GROOTE: Gr. 26 RB 27; volgens de telwijze naar ËNTS BALT: Gr. 52 RB 46.

e. dat geen ongewone of grillige wendingen mogen verɪcht worden. Men zie ter beoordeeling in hoeverre GROOTE's steem aan dezen eisch voldoet o. a. de woorden „zorgvuldige" ı „woordbeelden".

Gelijk mij uit ondervinding is gebleken, leert GROOTE's systeem et zoo vlug als dat van RIËNTS BALT, o. a. omdat het inconseıent is op het gebied der verbindingen; nu eens wordt de i s verbindingslijn gebruikt (p en r); dan weder verbindt men ǝ teekens direct aan elkaar (s en m); een andere maal wordt an een „uitwijking uit de schrijfrichting" gebruik gemaakt :linkers) of men bezigt een klein ophaaltje (gul, vul). Het telsel schrijft en leest minder snel dan het door mij aanbevoɜne, voornamelijk ten gevolge van het kleiner aantal teekens oor samengestelde medeklinkers, het gemis aan eenvoudige eekens voor tweeklanken en het feit, dat door het bezigen van ·ijna vertikale lijnen voor 4 klinkers (zie sub *a*) het schrift neer inéëngedrongen is.

Dat mij de studie van GROOTE's systeem moeilijker viel dan lie van BALT's stelsel, komt misschien — en het zou dan een verzachtende omstandigheid in dit pleidooi moeten vormen — omdat beiden zooveel gelijke teekens gebruiken, echter met verschillende beteekenis. Zoo zijn de m, p, s, t, mp, sp, st en mt van GROOTE, respectief de p, z, k, d, st, cht, ng en w van RIËNTS BALT. Over het algemeen gelijkt het stelsel GROOTE nog al veel op dat van SCHEITHAUER, waarvan, gelijk men weet, dat van RIËNTS BALT eene Nederlandsche bewerking is. Daar waar GROOTE van dit laatste verschilt, acht ik het minder geschikt voor algemeene invoering. Ik kan dan ook niet medegaan met den lof, door den heer DE VRIES over het stelsel uitgesproken en acht het, ook in de drie door hem genoemde eigenschappen: eenvoud, consequentie en uitstekendheid boven andere stelsels, ondergeschikt aan het stelsel RIËNTS BALT.

Ten slotte nog dit.

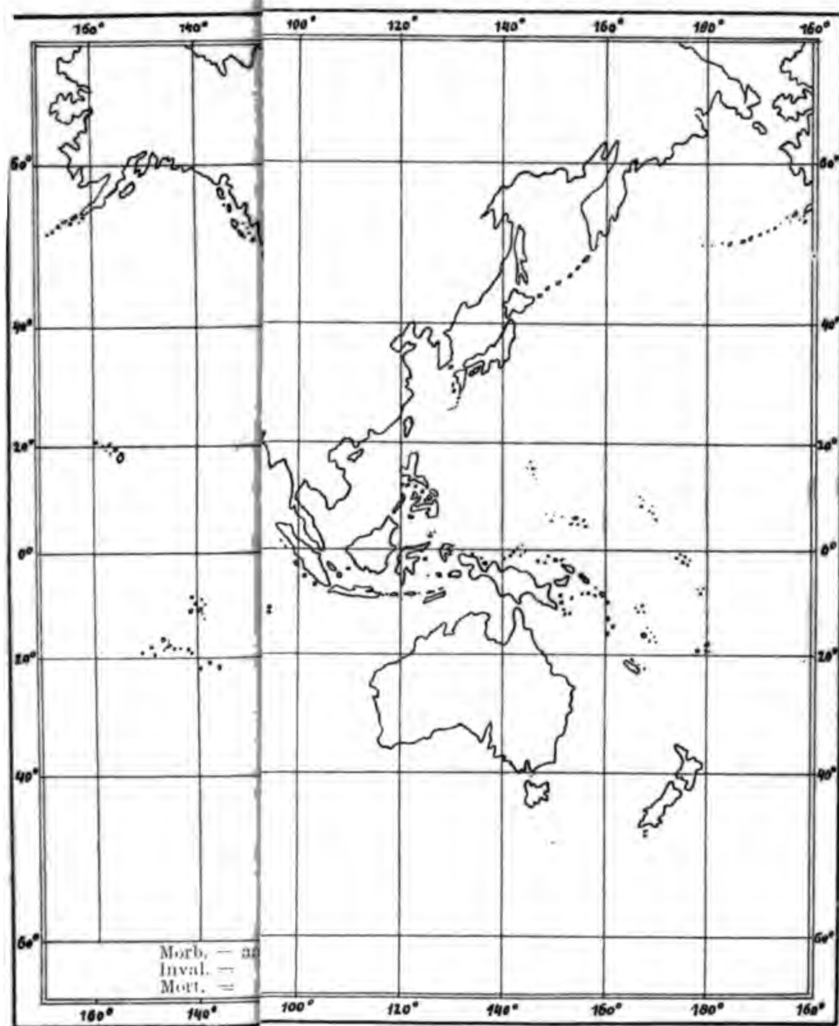
Het is vergund en zelfs een bewijs van studie, geduld en belezenheid in den ontwerper, dat eenig nieuw systeem de sporen draagt van oudere stelsels.

De bescheidenheid evenwel eischt dan — wil men zich behoeden voor de verdenking van titelbluf — dat men in den lezer de gedachte aan „oorspronkelijkheid" voorkome en hem doe denken aan compileeren.

De voorzichtigheid brengt mede om uit diverse stelsels het goede over te nemen en dit logisch en consequent aan elkaar

Over DUIZEND DER TOTALE STERKTE bij

nium 1887 – 1897.



Dr. J. A. Po
Officier van Gezo
Hr. Ms. Z

Hierdoor laat zich het, in vergelijking met de geneeskun-e rapporten van andere natiën, betrekkelijk hooge ziekte-er gereedelijk verklaren.

Ook bij deze kaart moet onder de rubriek *morbiditeit* wor-ı verstaan het *gemiddelde* van het aantal zieken en gewon-ı gedurende de jaren 1887—1897 onder behandeling gekomen de verschillende afdeelingen der Nederlandsche Marine; onder *validiteit* het gemiddelde aantal der lijders hetwelk naar de spitalen is gezonden; onder *mortaliteit* het gemiddelde van t aantal overledenen over dat tijdperk.

Het gemiddelde van het aantal voor altijd ongeschikt ver-ıarde militairen voor den zeedienst over 1887—1897 kan op ,84 °/₀₀ begroot worden.

Het gemiddelde van het aantal uit Oost-Indië naar Neder-nd wegens ziekte geëvacueerde europeesche schepelingen heeft 'er dit tijdperk 82,5 °/₀₀ bedragen, terwijl dat der voor den enst afgekeurde inlandsche schepelingen 190 °/₀₀ beliep.

EENE METHODE OM HOUT, BENDODIGD VOOR DEN BOUW VAN OORLOGSSCHEPEN, ONBRANDBAAR TE MAKEN,

NAAR C. J. HEXAMER,

uit de „Proceedings of the U. S. Naval Institute".

Het proces waardoor hout brandvrij moet gemaakt worden behoort aan de volgende eischen te voldoen:

1°. De stoffen, die tusschen de vezels van 't hout geperst worden, moeten het onder alle omstandigheden geheel onbrandbaar maken.

2°. Zij moeten na ingeperst te zijn, onoplosbaar worden, zoodat zij noch door zoet-, noch door zoutwater verwijderd kunnen worden.

3°. Voorts moeten zij zich goed aan de houtvezels hechten, zoodat zij ook door geen mechanische werkingen, zooals aanhoudende trillingen enz. verwijderd kunnen worden.

4°. Glycerine en andere stoffen, die bij tooneeldecoratiën als beschutting tegen brand worden gebruikt, mogen voor dit doel niet gebruikt worden, daar zij het te beveiligen hout te veel in sterkte doen achteruit gaan.

5°. De bereiding mag zich niet slechts tot de oppervlakte van het hout uitstrekken, maar moet tot geheel binnenin door-

begrijpen, hoe groot de hoeveelheid lucht is, die op deze nier uit de capillaire kanaaltjes van een stuk hout komt, ar hoe beter deze luchtverdunning plaats heeft, des te meer ns heeft men op een goed succes der volgende bewerking.

Deze begint met het bij verstuiving in de droogstoof spui- n van een met water op het drievoudig volume gebrachte lossing van waterglas; deze oplossing wordt door het ge- oogde hout gretig opgezogen. Het verstuiven der oplossing eft ten doel, de lucht er uit te verwijderen vóór ze met 't ut in aanraking komt. Als het hout door de oplossing ver- digd schijnt, wordt verder onder hydraulischen druk een nog ootere hoeveelheid van de oplossing in het hout geperst.

Dit laatste is bepaald noodig, zooals talrijke in Duitschland j de conserveering van hout verrichte proeven hebben aange- ond, om een doelmatige volledige opslorping te verkrijgen. ij de hier behandelde methode bedroeg deze druk gedurende rie uren 10 atmosferen.

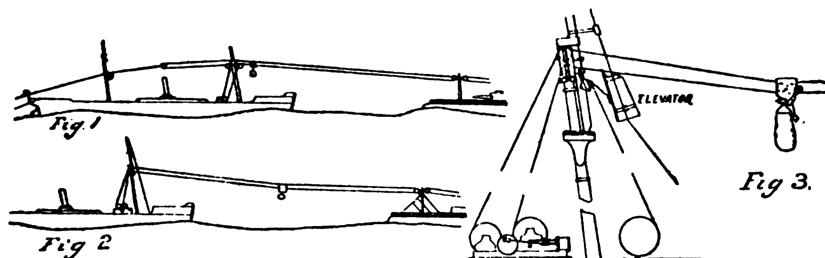
Toen nu de vraag om het hout goed met een waterglas- plossing te doen doortrekken, naar wensch was opgelost, was le volgende eisch, eene doelmatige methode te vinden om het hemisch gebonden kiezelzuur, een in water niet oplosbare stof, neer te slaan. Ik heb eerst getracht zulks te bewerkstelligen net een verdunde zoutzuur-oplossing, maar bemerkte spoedig, lat dit niet alleen het hout zelf, maar ook de wanden der lroogstoof aantastte. Hierop beproefde ik het, eerst met gas- vormig, daarna met vloeibaar koolzuur, met chloorcalcium, en eindelijk met eene salmiakoplossing en verkreeg met deze laatste een uitstekend resultaat. Het vrij geworden kiezelzuur, benevens het gevormde keukenzout zetten zich namelijk als een gelatine-achtige massa, die geheel aan de gestelde eischen voldeed, op de vezels af, terwijl het gevormde keukenzout tevens dienstig was voor 't conserveeren van 't hout en het ammoniak- gas ontweek. Het aan den buitenkant zich bevindende keuken- zout kon verwijderd worden, maar dit was met het zich tus- schen en in de vezels bevindende niet het geval.

Voordat deze tweede oplossing werd toegepast, liet ik de waterglasoplossing uit de droogstoof wegvloeien; in de practijk zal het evenwel wenschelijk zijn deze tweede bewerking in een andere droogstoof te verrichten. Bij deze laatste moet men den druk zeer geleidelijk opvoeren om de eerst toegepaste oplossing niet door de poriën van het hout uit te persen.

Na afloop van dit proces moet het hout in stroomend water worden gelegd om het te bevrijden van het aan den buitenkant zich bevindend keukenzout, waarop men het langzaam laat drogen.

Men zal mijne methode om het hout brandvrij te maken zeer duur vinden; ik gevoel mij echter verplicht hiertegen in

pboot, die een sloep op sleeper had. Op de sleepboot was een ɔmastje opgesteld en aan den top van den mast van de sloep takel bevestigd. Zooals in de fig. 1, waar dezelfde proef met kolenboot is afgebeeld, te zien is, gebruikte men hierbij een ɜ zonder eind, waarvan de bocht achter den fokkemast van kolenboot door een blok voer, dat gestropt was aan een ɜeden tros, welke achter de kolenboot aan een drijfanker ʳestigd was, dat tegelijk met de kolenboot door het water rdt gesleept. De kolenboot ondersteunt den kabel slechts, doch er niet aan vastgemaakt.



Welke ook de bewegingen van de schepen zullen zijn, de ros zal altijd stijf gehouden worden.

De eerste proef had tijdens stormweêr plaats. Het weer was ;elfs zoo slecht, dat de sloep veel water overnam en de beide ʳaartuigen lastige bewegingen maakten. Ondanks dat passeerden le kolenzakken even gemakkelijk, alsof de zee kalm was, daar ɦet drijvende anker een constante spanning in den tros zonder ɜind onderhield. Bij deze voorloopige inrichting moest de grootte van het drijfanker steeds verband houden met de snelheid van de sleepboot en minder worden naarmate die snelheid toenam. Nadat de uitvoerbaarheid van het principe, waarop de inrichting berust, bewezen was, heeft de uitvinder haar eenigszins gewijzigd en overeenkomstig onderstaande regelen toegepast.

1°. Het oorlogsschip moet het kolenschip sleepen of er omgekeerd door gesleept worden op een afstand van ongeveer 90 M.

2°. Het oorlogsschip zal op het dek een hulpmast of bok opstellen, welke door een zwaar takel gesteund wordt teneinde de bocht van den tros met een traveller voor de zakken te kunnen dragen.

3°. Het kolenschip moet van een speciale inrichting worden voorzien, welke twee trommels achter den fokkemast heeft, waar de tros opgewonden kan worden. (fig. 2). De stalen tros, die een middellijn van ongeveer 2 cM. heeft, vaart van de eene trommel door een blok aan het fokke-ezelshoofd, van daar door het blok aan den hulpmast op het oorlogsschip, vervolgens terug naar den top van den fokkemast op het kolenschip en dan door een

7°. Zoodra de zak losgelaten is moet de man, die den toestel ijft, de rem van de trommel van 1800 KG. losmaken, waardoor spanning in de onderste part van den tros kleiner dan 1350 G. wordt, en de tweede trommel de loos uit den kabel halende vens het wagentje mede naar het kolenschip terugvoert.

8°. De snelheid van verplaatsing ongeveer 300 M. per inuut zijnde, volgt hieruit, dat de zakken kunnen overgebracht rorden in ongeveer 20 seconden.

9°. Er dient niet uit het oog te worden verloren, dat de otaal uit te oefenen spanning op beide parten te zamen niet neer dan 3600 KG. bedragende, dit tot gevolg zal hebben, dat ijgeval de sleeptros breekt en de schepen gescheiden worden, le kabel van eene trommel zal afloopen en het einde in zee zal vallen, terwijl de andere de loos zal inhalen van de bocht, waaraan het wagentje zit vastgemaakt. Wanneer de toestel buiten dienst is, wordt de kabel op een der trommels opgerold.

Gedurende proefnemingen in Amerika met het slagschip „Massachusetts", dat een kolenschip met een vaart van 5 mijl sleepte, werden 22 ton per uur met dezen toestel overgenomen.

INVLOED VAN VERANDERING VAN VOCHTGEHALTE OP DE STERKTE VAN GETEERD EN WIT TOUWWERK.

Naar aanleiding van klachten over de sterkte van het geteerde touwwerk in gebruik op de schepen verblijf houdende in Oost-Indië, werd een in den magazijnsvoorraad te Soerabaia aanwezige partij geteerd touwwerk aan eene herkeuring onderworpen en bleek toen, dat het zoo belangrijk in sterkte was achteruitgegaan, dat het niet meer in aanmerking kon komen om als nieuw touwwerk aan de schepen te kunnen worden verstrekt.

Eenige stukken van 9, 8 en 7 cM. werden naar Nederland opgezonden en te Amsterdam op nieuw onderzocht.

Bij de beproeving in Amsterdam bleek echter, dat de breekkracht zoowel van de garens afzonderlijk als van de trossen in hun geheel nog geheel voldeed aan touwwerk, dat als nieuw voor verstrekking in aanmerking kwam, en dat een verblijf van een paar jaar in de tropen niet ten nadeele was geweest van de sterkte, zoodat de in Indië bevonden achteruitgang in sterkte slechts van tijdelijken aard was geweest en moest worden toegeschreven aan den invloed van het klimaat.

Naar aanleiding hiervan werden op de trekmachine van Buckton & C°. breekproeven genomen met een der geteerde

De uitslag was dat:

Manilla-tros van 9 cM. brak	koud	bij 4500 KG.	vocht	13 %
	warm	„ 3150 „	„	6.3 %
	afgekoeld	„ 3900 „	„	10.8 %
Manilla-tros van 8 cM. brak	koud	bij 4100 KG.	vocht	13.7 %
	warm	„ 3050 „	„	3.3 %
	afgekoeld	„ 3500 „	„	10.7 %
Manilla-tros van 6 cM. brak	koud	bij 2350 KG.	vocht	13.7 %
	warm	„ 1650 „	„	3.2 %
	afgekoeld	„ 2000 „	„	11.2 %
Italiaansche tros van 9 cM. brak	koud	bij 6000 KG.	vocht	11.8 %
	warm	„ 3850 „	„	6.1 %
	afgekoeld	„ 5600 „	„	9.8 %
Italiaansche tros van 8 cM. brak	koud	bij 5250 KG.	vocht	11.5 %
	warm	„ 2450 „	„	5.6 %
	afgekoeld	„ 3550 „	„	10 %
Italiaansche tros van 7 cM. brak	koud	bij 4000 KG.	vocht	10 %
	warm	„ 1550 „	„	4.5 %
	afgekoeld	„ 3500 „	„	10.6 %

Het afgekoelde touwwerk is wel is waar niet tot normale sterkte terug gekomen, doch men moet ook niet uit het oog verliezen dat het vochtgehalte bij de meeste trossen belangrijk lager is gebleven dan het oorspronkelijk was.

Met vrij groote zekerheid is dan ook te constateeren dat de tijdelijke achteruitgang van geteerd zoowel als van wit touwwerk hoofdzakelijk moet worden toegeschreven aan vermindering van vochtgehalte en slechts voor een klein deel het gevolg kan zijn van verhooging van temperatuur.

W. E. H.

Hr. Ms. „ZEELAND" IN DE NOORDZEE EN TE KOPENHAGEN. [1]

Hr. Ms. „Zeeland" vertrok den 21sten November op den V.M. uit de haven van het Nieuwediep en stoomende door het Schulpengat, werd het lichtschip van de Haaks dwars hebbende met Noordelijke koersen de Noordzee ingestoomd. Het was dien dag en het grootste gedeelte van den volgenden buiig en regenachtig weder, en toen het weder opklaarde moest met één

1) Ontvangen na 't verschijnen der 7e aflevering. RED.

Kopenhagen krijgt men dadelijk den indruk van eene groote stad met veel handel en scheepvaart. Na het Deensche gouvernement met het voorgeschreven aantal schoten gesalueerd te hebben, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd, kwam Hr. Ms. Zeeland op dezelfde ligplaats waarvan altijd het Keizerlijk Russisch jacht gebruik maakt.

Zeer gemakkelijk en practisch, zoowel voor commandant als officieren was het, dat een zeeofficier aan ons schip was toegevoegd, tot wien men zich dus steeds kon wenden om inlichtingen.

Kopenhagen is eene stad gelijk andere steden van die grootte, men vindt er eenige vroolijke drukke winkelstraten, doch buiten die hoofdaders van verkeer wordt het dadelijk veel stiller en onaanzienlijker. Ook vindt men er een goede opera met bekend goed ballet, komedie's, théaters enz., maar toch schijnt Kopenhagen 's zomers bezocht te moeten worden, dat hoorden wij hier van een ieder dien wij spraken en die indruk werd nog versterkt door enkelen onzer, die een uitstapje buiten de stad maakten. De omstreken en trouwens het geheele eiland Seeland moeten zeer mooi en vooral liefelijk zijn.

Tot de bezienswaardigheden behooren in de eerste plaats het museum Thorvaldsen, eene uitgebreide verzameling, voornamelijk van afgietsels van beelden, groepen en bas-reliefs door dien meester vervaardigd. Men staat verstomd van de vruchtbaarheid van dien kunstenaar en het kan dan ook geen verwondering baren, dat zijne nagedachtenis in hooge eere wordt gehouden. Overal in de stad vindt men vele winkels, waarin beeldjes enz. naar Thorvaldsen worden verkocht, speciaal munt hierin eene terra-cotta-fabriek uit, welke zeer goed fabrikaat tegen matigen prijs levert. Natuurlijk dat wij allen zulk eene eigenaardigheid mede wilden brengen, doch ongelukkig was het nu niet het seizoen voor vreemdelingen en dus de voorraad zeer klein, maar op bestelling zou er nog veel nagezonden worden.

Is men bij het museum Thorvaldsen, dan kan men tevens een blik werpen op eene ruïne, het reeds tweemaal afgebrande koninklijk slot; slechts de naakte binnen- en buitenmuren, maar deze dan ook ongelooflijk dik, staan nog overeind en getuigen welk een kolossaal gebouw het eens was. Ook wordt elke vreemdeling, die het museum verlaat, aangepraaid door een waren polyglot, die hem de koninklijke stallen en galarijtuigen laat bewonderen.

Verder behooren bezichtigd te worden het nationaal museum, een soort Rijksmuseum in het klein, doch netjes en grootsch ingericht; het kasteel Rosenborg, indertijd een koninklijk lustslot in Hollandschen renaissance-stijl opgebouwd, nu meer een museum, en eindelijk de glyptotheek. Ook is zeer de moeite waard een bezoek aan het slot Frederiksborg, een zeer mooie verzameling kunst- en historische voorwerpen ondergebracht in een kasteel geheel gerestaureerd en in den ouden trant gehouden, voornamelijk door de vrijgevigheid van een rijken kunstlievenden brouwer.

Hr. Ms. „FRIESLAND"
TE PORT-NATAL, LOURENÇO MARQUES, ENZ.

(Vervolg).

Uit de nadere berichten omtrent het vergaan van het transportschip vernam ik, dat van de 300 daar aan boord ingescheepte paarden slechts 20 zijn gered; de vorige opgave omtrent menschen en geschut is juist.

De Engelschen vatten op zeer optimistische wijze voor hen slechte berichten op.

Zoo o.a. lieten alle Natalsche bladen zich over het stranden van de „Ismore" uit, alsof de Engelsche Regeering heel blijde moest zijn, dat het ongeluk nog niet treuriger gevolgen had gehad.

Niettegenstaande ook het succes van den oorlog tot nu toe ongetwijfeld aan de zijde der Boeren is geweest, zou men dat b.v. niet zeggen, wanneer men de Engelsche bladen leest.

Zoo geeft in een ingezonden stuk in de „Natal Mercury" een Engelschman de Engelsche regeering den volgenden raad: om na het beëindigen van den oorlog, „over welks uitslag niemand, naar hij zegt, in het onzekere verkeert", de Transvaal en den Vrijstaat te doen overstroomen door Engelsche kolonisten en de Boerenbevolking te verbieden wapens in hunne woningen te hebben, zoo lang de Engelsche bevolking aldaar niet verre in de meerderheid is.

De presidenten van de Transvaal en den Vrijstaat wil hij verbannen naar een afgelegen Engelsch eiland, en om hun het vluchten te beletten, raadt hij den Engelschen commandanten van oorlogsschepen gestationneerd te Delagoa-baai ten ernstigste aan, er vooral goed op te letten, dat zij van Lourenço Marques uit niet de vlucht nemen.

De Engelsche 3e kl. kruiser „Philomele", welke in het begin van den oorlog ook te Delagoa-baai was, heeft zich van daar op verzoek van de Portugeesche regeering verwijderd, omdat de commandant in de territoriale wateren aldaar met scherp had geschoten.

De Portugeesche Regeering heeft daarop onmiddellijk een vice-admiraal naar de Delagoa-baai gezonden, die door zijn meerderen rang waarschijnlijk eenig poids zal kunnen uitoefenen op de Engelsche commandanten.

Van dezen admiraal, „die langen tijd bij de Portugeesche ambassade in Engeland is geweest", hoopt men, dat hij door zijne bekendheid met de Engelschen en hun taal, op gemakkelijke wijze kleine, aldaar misschien nog voorkomende geschillen met dezen uit den weg zal kunnen ruimen.

De verliezen van de Boeren aan de Modderrivier, „ofscl veel kleiner dan die der Engelschen", schijnen echter mee zijn dan ze hebben opgegeven, men schat ze op ongeveer dooden en gewonden.

Dagelijks melden zich nog jonge lieden aan om opg men te worden in het Natalsche guerilla-korps, dat thans o veer 300 leden telt. Zij dragen allen een uniform van kl drill, en zij hebben op de Boeren voor, dat zij ook geweren bajonetten hebben.

De Boeren toch, die geen bajonetten op hunne geweren ben, zijn bij het handgemeen worden, „dat zij zooveel mog vermijden", steeds in het nadeel, omdat zij slechts de ko hunner geweren hebben, om de bajonetsteken af te weren.

De taktiek der Boeren wordt door de Engelschen zeer roemd, en dezen zeggen, dat de boeren in dat opzicht ve danken hebben aan John Pilmore Blake, een gewezen An kaansch cavalerie-officier, die in de Transvaal een cavalerie-c mando van 500 Amerikaansche Ieren heeft.

De heer Blake studeerde aan de West-Point Military demy en werd in 1876 luitenant bij het 6e cavalry-regimen

Na 8-jarigen diensttijd nam hij ontslag en begaf zich de Transvaal, alwaar hij zeer veel geld moet verdiend heb wat hier in deze streken niet zoo heel moeilijk schijnt gew te zijn, want het wemelt hier van menschen, die met we of niets zijn aangekomen, en die thans zeer rijke kolonisten

Maandag 11 December hadden wij de gelegenheid ke te maken met vele der „prominent citizens" van Port-N De consul der Nederlanden, de heer J. A. H. Balwee gaf n.l. een groot diner in de club, gedeeltelijk ter eere van commandant en officieren van de „Friesland", gedeeltelijk de niet al te gunstige verstandhouding tusschen Hollan en Engelschen in Durban zoo mogelijk daardoor wat te beteren.

Aan het diner werd deelgenomen door den commandan 9 officieren van de „Friesland" en verder 36 gasten van wal, waaronder alle hier aanwezige consuls der verschill landen.

O.m. werd door den Hollandschen consul eerst een d ingesteld op Koningin Victoria en daarna op Koningin Wil mina, welke beide toasten geestdriftig werden toegejuicht. heerschte een zeer prettige toon aan tafel, en wij amusee ons zoo goed als op een officieel diner mogelijk is.

De militaire commandant van Port-Natal, de kapitein zee W. Scott, had op het laatste moment nog bedankt, o hij telegraphisch ontboden was door den gouverneur van N die te Pieter-Maritzburg zetelt.

Men vertelde toen algemeen, dat zijne ontbieding in band stond met den ongelukkigen afloop van Generaal Gata expeditie van den 11en December j.l. tegen Stormberg.

Naar het schijnt, is generaal Gatacre commandant gew

van een groot verkenningscorps, ruim 2000 man, dat niet alleen door de Boeren verhinderd is geworden zijn opdracht uit te voeren, doch waaraan door de Boeren ook hevige verliezen zijn toegebracht. Men schat de verliezen der Engelschen aan gewonden, dooden en gevangenen op pl.m. 700 man.

Het verkenningscorps van den generaal FRENCH heeft in de richting van Arundel ter zelfder tijd ook weinig succes gehad. De Boeren, in beide gevallen achter kopjes gelegen, waren zeer oplettend en verhinderden de verkenningspogingen van den vijand.

De generaal lord DUNDONALD heeft van uit het Engelsche kamp te Frère herhaaldelijk ook verkenningen op groote en kleine schaal laten doen, alles echter zonder veel gevolg.

Zeker is het echter, dat een groot deel der Vrijstaatsche troepen, die rond Ladysmith lagen, zijn teruggetrokken; voor een groot deel waarschijnlijk om hunne grenzen in het zuiden te helpen verdedigen, of „en deze onderstelling is naar ik hoorde onwaarschijnlijk", om de boerentroepen rond Kimberley, welke weder een aanval der Engelschen verwachten, te versterken.

Voorzeker is het een groot voordeel voor de Boeren dat zij op betrekkelijk gemakkelijke wijze troepen kunnen vervoeren van een minder naar een meer bedreigd punt. In hoeverre de Engelschen gebruik hebben gemaakt van hunne meesterschap ter zee om troepen van Kaapstad naar Port-Natal te vervoeren of omgekeerd, kon ik niet ontdekken. Voor zoover ik weet, kwamen alle de tot nu toe te Kaapstad en Port-Natal aangekomen troepen uit Engeland of andere koloniën. Nog steeds komen hier transportschepen, welker getal thans tot in de tachtig gestegen is, aan.

Wij hebben thans het benijdenswaardige voorbeeld van vele transport- en andere schepen, die na ons hier aankwamen, gevolgd, en de „Friesland" ligt thans achter in de ruime haven, naast een groote kolenboot, welke ons van haren inhoud voorziet, en hoewel het kolen laden zeer langzaam gaat, „wij nemen niet meer dan pl.m. 75 ton per dag in", verheugen wij er ons allen zeer over, daar dit het eenige middel is, om eenigen tijd in de haven te blijven.

De havenmeester stond n.l. den commandant toe in de haven te komen om pl.m. 350 ton te laden, waarna als toegift nog een paar dagen voor het opknappen van het schip zullen worden vergund.

Hoewel wij om van boord te komen, steeds over een groote kolenboot moeten loopen, en daarom slechts een smal, heel zwart loopplankje hebben om aan den wal te komen, maken wij er toch allen druk gebruik van, daar Durban deze ongemakken, en zoo noodig nog vele meer, overwaard is. De stad is n.l. zeer fraai en ruim, op Europeesche wijze gebouwd; de omstreken zijn wonderschoon en doen mij in vele opzichten aan Arnhems omgeving denken. De liefhebbers van wandelen aan boord, en die zijn er velen onder ons, genieten daar dan ook vol

hoog opgeven over hunne overwinning te Magersfontein, is Lord METHUEN het doel zijner expeditie. n.l. de ontzetting van Kimberley, nog maar heel weinig nader gekomen.

Wat de verliezen aangaat, die generaal GATACRE leed tijdens zijne expeditie tegen Stormberg, deze zijn buitengewoon groot te noemen, wanneer men in aanmerking neemt, dat zij, zooals nu blijkt, slechts tegenover pl.m. 800 Boeren stonden. De geleden verliezen zijn de volgende: dooden en gewonden 93, waaronder 15 officieren, krijgsgevangenen 600, benevens drie stukken geschut, d. i. de helft der medegenomen artillerie. Ofschoon niet bekend hoe groot, zijn de verliezen der Boeren in deze ontmoeting uiterst gering geweest, hoogstens 30 à 40 man aan dooden en gewonden.

Vele, „men zegt honderden" Kaapsche boeren van Hollandsche origine zijn als onmiddellijk gevolg van den uitslag van den ongelukkigen tocht van generaal GATACRE, naar hunne stamgenooten in Transvaal en Vrijstaat overgeloopen, en van velen verwacht men het, dat zij het doen zullen, wanneer de Engelschen niet binnenkort eenige aanmerkelijke voordeelen behalen.

Dat de verhouding der Engelschen en Hollanders in de koloniën hierdoor niet beter wordt, is licht te begrijpen, en ik geloof, dat velen der Engelschen alhier ons a. s. Maandag 18 December met genoegen zullen zien vertrekken. Op dien datum is n.l. ons vertrek naar de Delagoa-baai bepaald.

De landingsdivisiën van de hier gestationneerde schepen zijn onmiddellijk na generaal GATACRE's échec opgeroepen en zijn onder bevel van Captain JAMES van de „Forte" vertrokken. Alle officieren der marine en mariniers, alsook de matrozen en mariniers waren gelijk gekleed in bruin khaki-drill met matrozenhoed.

Het zware geschut der marine bewijst zeer goede diensten als belegeringsgeschut, terwijl nu weder bij Lord METHUEN's colonne gebleken is, dat het lichte als veldgeschut, wat bediening en gebruik aangaat, zoo niet boven, dan toch zeer zeker naast het veldgeschut kan staan.

16 December 1899.

Vrijdag 15 December kwam hier het eerste bericht aan van de pogingen door den Luitenant-Generaal Sir REDVERS BULLER gedaan, ter ontzetting van Ladysmith.

Deze schijnt veel eerder tot den aanval te zijn overgegaan, dan hij oorspronkelijk van plan was, omdat de generaal WHITE hem van uit Ladysmith had laten weten, dat hij het hoogstens nog 14 dagen kon uithouden.

Naar ik uit zeer goede bron vernam heeft de generaal WHITE van zijne divisie van 15000 man nog pl. m. 10000 man over en hebben de Boeren voor dat hij op Ladysmith terugtrok o.m. op hem buitgemaakt 2000 nieuwe MAUSER-revolvers en voedsel voor 12 maanden voor 5000 man.

een Boer gezien hebben, beweren zij nu toch dat zij uit goede ron hebben, dat de Boeren-verliezen buitengewoon groot zijn.

Niettegenstaande al dat verbloemen van voor hen nood-ttige berichten, begint de bevolking hier nu toch meer en neer te begrijpen, dat het er lang zoo rooskleurig niet voor de ngelschen uitziet als dezen een ieder willen doen gelooven. it en de elken dag grooter wordende afval der Kaapsche boeren oet de antipathie der Britten tegen de Hollanders toenemen, óó zelfs, dat een der officieren van een leverancier den raad reeg om op straat maar niet al te luid Hollandsch te spreken, want dat men daardoor mogelijk in moeilijkheden kon komen.

De Boeren-taktiek begint, óók bij hunne tegenstanders, meer en meer bewondering te wekken, zij weten n. l. hunne posities op zeer handige wijze te démaskeeren, trekken op practische wijze partij van hunne „innerlijke positie" en hebben getoond ook hunne stellingen goed te kiezen en krachtig te kunnen versterken.

Tegen de mogelijkheid van bajonet-aanvallen van den vijand dekken zij zich, door op een 15 meter voor hunne positie ijzer-draadversperringen te maken.

Ook vechten zij thans niet alleen uit de hoogten achter de kopjes, doch tusschen deze in maken zij loopgraven, waardoor hunne stelling een meer aaneengesloten geheel vormt.

Deze loopgraven zijn meestentijds zóó ingericht, dat geschut en volk zich kunnen verplaatsen zonder door den vijand gezien te worden.

Nu de Boeren een goed deel der Engelsche artillerie in handen hebben, is het voor hen ook geen gering voordeel dat een deel van hun veldgeschut van hetzelfde type en kaliber is, als dat der Engelschen.

Het eenige geschut dat de Boeren niet kunnen gebruiken, bij gebrek aan munitie er voor, is dat der maxims en daar dit misschien weer het lastigst te krijgen zal zijn, omdat het alom geroemd wordt om zijne goede uitwerking en bediening, komt dit voor de Boeren vrij goed uit.

De thans hier gestationneerde oorlogsbodems zijn de „Terrible", „Tartar", „Philomele", „Partridge" en „Pelorus", terwijl de „Forte" vertrokken is. Elk der schepen heeft eene landings-divisie aan den wal; op de „Philomele" alleen waren o. a. zes officieren naar het front.

Wij liggen nog steeds naast de groote kolenboot, die, ofschoon wij klaar zijn met laden, zelf doorgaat met lossen, en kans gezien heeft, geholpen door den stevigen landwind, de „Friesland" als met een zwart kleed te bedekken. De kolonel, die den consul met familie en kennissen den 16^{en} gevraagd had om des namiddags aan boord te komen en het schip te zien, kon ten gevolge daarvan aan zijn voornemen geen gevolg geven. De consul, die herhaaldelijk officieren bij zich te dineeren had gevraagd, gaf Zondag den 17^{en} j.l. een diner te zijnen huize, waarop vele dames en heeren uit de stad en alle officieren der

ıalsche berichten mededeelden. Wij hoorden o. a. dat volgens ›gaven van Transvaalsche bladen, de Engelschen in den slag ın de Tugela-rivier 5070 man hadden verloren, waaronder ruim)00 dooden. De verliezen der Boeren waren 90 dooden, het ıntal gewonden was hier niet bekend.

De slachting onder de Engelsche officieren is verschrikkelijk root geweest en hieraan schrijven de Boeren den panischen schrik ɔe, die langzamerhand de soldaten en later ook de officieren eving. Reeds in het begin van den strijd zagen de soldaten e officieren bij hoopen vallen en begon er daardoor de schrik oo in te komen, dat de overblijvende officieren hen met de abel in de vuist moesten voortdrijven. Alle Boerenbladen spreken net den hoogsten lof over de dapperheid van de Britsche offi-:ieren, doch zelfs onder deze braven kwam op het laatst, door ıet moordende vuur der Boeren, „die zij bijna nergens zagen", le schrik er zoo in, dat zij o. m. met hunne manschappen ıchter munitie-wagens wegkropen, om zich te dekken tegen dien loodregen.

Bij het terugtrekken durfden de soldaten niet meer dan een paar pas tegelijk te doen, en om zich niet bloot te geven lieten zij zich daarna weer plat op den buik vallen, zonder het hoofd te durven opheffen.

De Boeren noemden hen daarom „kopschuw" en maken in hunne bladen ook melding van een 15-jarigen jongen Boer C. Anderson „of the Vrijheid-Commando", die twee gewapende Engelsche officieren en een soldaat gevangen maakte, welke zoo door den schrik waren bevangen, dat zij zich zonder slag of stoot overgaven.

Van de vele verhalen, omtrent generaal Joubert in omloop, alle betrekking hebbende op zijn sneuvelen of verwonding, is weinig waar; wel is hij van zijn paard gevallen en heeft hij zich vrij ernstig verwond, toch gisteren 22 December heeft hij het opperbevel weder overgenomen van generaal Burger.

Om een idee te geven, hoe groot de nederlaag der Engelschen bij Colenso was, vermeld ik hier eenige zinnen uit het verslag van den Transvaalschen generaal Botha omtrent dezen slag gegeven:

Na den slag, zegt deze generaal, de dooden te doen tellen, vond ik te onmenschelijk, doch hun verlies was zeer groot, zooals hun terugvluchten in wanorde, het verlies der kanonnen en het terugtrekken op hun kamp meer dan genoeg aantoonen, alsmede het vragen om wapenstilstand voor 24 uur.

De door de Engelschen gevraagde wapenstilstand om hunne dooden te begraven is door de Boeren toegestaan van Zaterdagmorgen 7 uur tot Zondagmorgen 17 December 7 uur.

Van een Transvaalsch burger, die den slag bij Colenso bijwoonde en welke tijdelijk te Lourenço Marques vertoeft, vernam ik nog dat de Engelsche Infanterie onder kolonel Bullock tweemaal trachtte de door de Engelschen verlaten 10 stukken te hernemen; dat zij tweemaal met ontzettend verlies werden

natie in dezen tijd o. a. op zoo kinderachtige wijze van hunne antipathie tegen Hollanders blijk geven?"

Een Nederlandsch inwoner alhier was n. l. agent voor de Union-line en zonder eenige reden bedankte na het uitbreken van den oorlog deze maatschappij dien agent en stelde een te Delagoa-baai wonend Engelschman zonder zaakkennis in zijne plaats.

Zooals overal elders waar veel Engelschen zijn, is hier ook een zeer goede club, waarin alle zeeofficieren doorloopend zijn geïntroduceerd, wat zeer gelukkig is, daar men zelfs bij een zeer langdurig verblijf alhier er niet licht toe zou komen, buitenlid te worden, daar dit 5 Pond 's maands kost.

Hieruit is gemakkelijk op te maken, dat de levensstandaard hier zeer hoog is. Bij Lourenço Marques vergeleken is zelfs Port-Natal nog een goedkoope stad, en toch gaf men daar even gemakkelijk een pond uit als in Holland een rijksdaalder.

De Transvaalsche bladen bevatten heden een zeer ongelukkig bericht, n.l. dat de Engelsche kolonel HUNT, de artillerie-officier, van wien men 10 stukken geschut nam, krankzinnig is geworden.

Op zijne reis naar Pretoria (waar een groot gedeelte der gevangenen gebracht worden), had hij zich in den trein een groot bord op de borst gespeld, waarop stond: I am the artillery officer of whom 10 guns are taken by the Boers.

Welke moeite men ook deed om het blad te verwijderen, hij wilde het niet toestaan, en bij aankomst te Pretoria was hij woest waanzinnig.

De Engelsche krijgsgevangenen werden tot nu toe gehuisvest in gebouwen op de renbaan aldaar opgeslagen; doch omdat ontvluchtingen te veel voorkwamen, hebben de Boeren thans een beter kamp voor krijgsgevangenen gebouwd te Spruitfontein, ten N. van Pretoria, waarin plaats is voor 20000 personen.

De voeding der gevangenen bestaat uit meelspijzen, en evenmin als in het leger der Boeren worden hun sterke dranken verschaft.

Het leger der Boeren heeft in den laatsten tijd groote vermeerdering gekregen, o. a. zijn reeds 10000 Kaapsche Boeren overgeloopen, die allen door de Boeren, zoo ver noodig ten minste, van geweren zijn voorzien, waarvan dezen zulk een grooten voorraad hebben, dat zij nog 60000 man kunnen uitrusten.

De Transvaalsche kruit- en patronenfabriek gaat rusteloos door met het vervaardigen van patronen, waarvan zij er reeds zooveel hebben, dat zij, wat dat aangaat, den oorlog nog jaren zouden kunnen voeren. Men zegt dat Generaal BULLER bevreesd is voor een aanval der Boeren op zijn kamp, waarom hij dit van Frere meer achterwaarts heeft verplaatst op Escourt, zoo melden ten minste de Transvaalsche bladen, die in dezelfde editie een vers van „Oom Piet" publiceerden, waarvan ik eenige regels laat volgen, om een idée te geven, hoe de Boeren de Engelschen beoordeelen. Het vers is getiteld: „Die Rooivers Bul en die Zwartvers Bul", en begint aldus:

neest invloedrijke mannen hier genoemd. De Engelsche bladen eggen, dat hij de directe bemiddelaar tusschen Dr. LEYDS en Pretoria is. De „Cape Times" van 11 December laat zich o. a. n den volgenden zin over den heer POTT uit.

Rondom den Tranvaalschen consul-generaal, „die tevens is controleur van de Tranvaalsche invoerrechten en spoorweg, directeur van de Tranvaalsche Nationale Bank en hoofd van de Hollandsche Oost-Afrikaansche Compagnie", is er een broeinest van intrigue.

Om hem verzamelen zich alle andere buitenlandsche consuls (behalve natuurlijk de Britsche en Amerikaansche). In hun spoor volgen de Fransche kooplieden, Duitsche expeditie-agenten en de Republikeinsche sectie der Portugeezen. De neutrale stad Lourenço Marques is de meest anti-Britsche stad, die er bestaat. De vereenigde invloed van Hollander, Duitscher, Franschman en Portugees vormt een sterk en gevreesd geheel met de meest geprononceerde Boer-sympathieën.

Tegen deze machtige combinatie moet de heer CARNEGIE ROSS, de Britsche consul, opwerken.

Van tijd tot tijd komt een der voor de baai kruisende oorlogsschepen eens een kijkje er in nemen, heden, den 30en December, zijn er zelfs twee, n.l. de „Forte" en de „Widgeon" binnengekomen.

De Engelsche officieren op de schepen, waar wij bezoeken aflegden, waren allen zeer voorkomend; zelfs werden op een paar schepen een paar onzer officieren gevraagd om te lunchen.

Zoo het in de bedoeling dier officieren heeft gelegen, om ons te toonen, dat zij in dezen tijd niet met den dommen haat der groote menigte Engelschen tegen al wat Hollander is meegaan, dan hebben zij hun oogmerk volkomen bereikt.

Zooals ik van een paar Engelsche officieren, die hier voor eenige jaren geweest waren, vernam, is Lourenço Marques in den laatsten tijd, wat aanleg van wegen enz. aangaat, met reuzenschreden vooruitgegaan. Waar de colonel W. J. DERX, commandant van Hr. Ms. „Wilhelmina", in zijn reisrapport verhaalt, dat hij zich toen de „Wilhelmina" te Lourenço Marques was, met een draagstoel de heuvels op moest laten brengen, om bij den Gouverneur-Generaal een bezoek af te leggen, „daar de wegen voor rijtuigen totaal onbegaanbaar waren", zou Z.H.E.G. waarschijnlijk nu de plaats ter nauwernood meer herkennen. Lourenço Marques n.l., dat uit een beneden- of handel- en een bovenstad bestaat, is nu in alle richtingen doorsneden door groote ruime goed onderhouden wegen, en op het stadsplein vindt men ten allen tijde zeer goede rijtuigen met flinke paarden er voor, waarvan men tegen matigen prijs, zooals de inwoners hier het noemen, kan gebruik maken.

De zoogenaamde matige prijs is f 10 per uur. Voor rijpaarden betaalt men minder, doch daar men deze voor niet korter dan een dag kan huren tegen 1 pond daags, blijft dit toch ook een zeer kostbaar genoegen.

den Vrijstaatschen generaal over zijne onderaanvoerders waren uitgebracht. Onmiddellijk na zijne komst hield hij eene toespraak tot de troepen, zeide hun andere commandanten en veldcornetten te kiezen en zond hij de afgedankte naar huis terug.

Over den generaal CRONJÉ sprak onze bezoeker met den meesten lof en zeide, dat deze voorzeker een der beste krijgsoversten uit de vereenigde legers was.

De Boeren gelooven dat de schaarschte aan projectielen in Ladysmith nog niet zoo groot is, dat het schieten met houten projectielen noodzaak is, doch meenen dat het eene krijgslist is, om hen tot stormen over te halen.

Over dit laatste denken de Boeren echter niet, integendeel verhaasten zij Ladysmith's val niet, om de Engelschen te nopen, weer een aanval op hun bijna onneembare stellingen aan de Tugela-rivier te doen.

De Boeren vechten gewoonlijk in twee liniën, tirailleurs en reserve, waarvan de eerste = $^1/_3$ van de tweede is, die elkaar om beurten aflossen, slechts bij een grooten af te weren aanval komt de 2e linie geheel of gedeeltelijk in de eerste.

Elke Boer heeft een Mauser-geweer en draagt bij zich 50 patronen in 10 houders, die opgeborgen worden in een schuin over den schouder hangenden bandelier, welke daartoe 10 passanten heeft.

Heeft een man zijn 50 patronen verschoten, dan gaat hij naar achteren en doet zich door een der twee reserve-manschappen aflossen, en gaat zijn pijpje rooken.

Op onze vraag of 50 patronen niet wat weinig was, lachte onze verteller genoegelijk, en zeide: Nu, wij hebben wel geen goed gedisciplineerde Europeesche legercorpsen, maar toch legt elk man met zijn 50 patronen minstens 25 Engelschen neer.

De Engelschen hebben nu weer den invoer van meel etc. verboden, om te trachten ons uit te hongeren, deelde hij mede, doch voorloopig zal hun dat niet gelukken, daar President KRUGER, die voorzag wat gebeuren zou, den Boeren tijdig den raad heeft gegeven, veel meer maïs te verbouwen dan andere jaren, zoodat zij nu daarvan zulk een grooten voorraad te velde hebben staan, dat van uithongeren geen sprake is.

De Engelsche gevangenen, hoewel voldoende voedsel krijgende, zullen de maaltijden nu wel wat eentonig gaan vinden, want nu er niets meer ingevoerd wordt, krijgen zij niets anders dan maïspap en water.

In een der „Volksstemmen" die hij had medegebracht, lazen wij na zijn vertrek o. a. het volgende:

Het Nederlandsche oorlogsschip „Friesland" is te Delagoabaai aangekomen en zal ongetwijfeld een wakend oogje houden op de Engelsche collega's, die nu en dan vreemde begrippen van recht en billijkheid aan den dag leggen.

Den 30sten December kregen wij hier de volgende berichten: dat de vijand eene verkenning heeft gemaakt aan de Modder-rivier, doch dat hij zonder zijn doel te bereiken, is teruggeslagen.

in den vooravond door een feestoptocht, in den naävond door een café-chantant, dat werkelijk vrij verdienstelijk was. Zooals gewoonlijk bij zulke gelegenheden hadden de officieren bier en sigaren ter beschikking van de equipage gesteld, die zulk eene gunst overwaard is, want de geest er onder, niettegenstaande zij weinig passagieren, is zeer goed.

Den 1en Januari begaf zich de Commandant met den consul en 4 officieren naar de receptie ten huize van den Gouverneur-Generaal, om Z.H.E.G. geluk te wenschen, welke receptie mede bezocht werd door de Commandanten en Officieren der overige oorlogsschepen en alle Officieren der landmacht alhier.

Met onze brieven is het hier hoogst treurig gesteld, en op Nieuwjaar moesten wij ons maar weder tevreden stellen met het „geen tijding, goede tijding".

Nieuws uit de Transvaal krijgen wij echter in overvloed, zoo hoorden wij den 2en Januari weder veel interessante dingen van eenige Pretoriasche autoriteiten, die een bezoek op de „Friesland" brachten. Deze heeren waren te Lourenço Marques gekomen om de Belgische ambulance, die eerstdaags verwacht wordt, te begroeten.

Een hunner, die door den aard zijner betrekking veel in aanraking komt met den president, was vol bewondering voor de groote mate van werkkracht van den 73-jarigen rijksbestuurder. Zelf leidt hij voor het grootste gedeelte de krijgsoperatiën van het Transvaalsche leger, waartoe twee secretarissen elken dag hem de oorlogstelegrammen voorlezen, waarna hij de generaals hunne instructies geeft, waarvan zij slechts in hoog noodzakelijke gevallen mogen afwijken, en tot nu toe heeft hij blijken gegeven, dat hij van uit Pretoria den veldtocht zeer goed weet te besturen.

Daar de Boeren zelf hunne akkers niet bebouwen, doch dit geheel door de kaffers laten doen, zoo gaat de veldarbeid geheel door, toch blijft op de zes hoeven één boer op zijn stee, die ook een oogje laat gaan over de 5 andere. Elke week gaan 200 Boeren met verlof voor twee weken, die onmiddellijk door 200 anderen worden vervangen, welke maatregel, „daar een Boer niet al te lang aan één stuk van huis wil gaan", zeer goed werkt. Dezelfde regeling is voor het Vrijstaatsche leger ingesteld.

Al onze bezoekers waren het er over eens dat de Vrijstaters nog beter schutters zijn dan de Transvalers, omdat in den Vrijstaat nog veel springbokken voorkomen, die men zelden binnen de 800 yards onder schot krijgt.

Dit wild is in de Transvaal uitgestorven, en men schrijft het supérieur schieten van de Vrijstaters aan de jacht op dit zeer lastig te jagen wild toe.

Generaal Joubert is, ofschoon 5 jaar jonger dan de president, niet meer zoo kras als deze.

Een aardig staaltje hoorden wij van dezen ouden heer. De generaal Joubert stond n.l. op een dag voor zijn tent, toen er een Boer voorbij kwam rijden. De generaal hield hem aan en

papieren van de „Herzog" waren nagezien, is het schip, ofschoon van contrabande geen sprake was, opgebracht naar Port-Natal, waartoe een Engelsch officier en 18 matrozen gedetacheerd werden op de „Herzog". Onmiddellijk na aanboordkomst deed de Engelsche zeeofficier de Duitsche vlag neerhalen en de Engelsche oorlogsvlag daarvoor in plaats hijschen.

Na aankomst te Port-Natal mocht niemand van de passagiers of equipage van boord gaan niet alleen, maar werd ook niemand aan boord toegelaten, zelfs werd een luitenant ter zee van het te Port-Natal liggende Duitsche oorlogsschip „Condor", die met een sloep langs zij kwam, aan den valreep door den Engelschman de toegang geweigerd. De commandant van de „Herzog" had echter van de gelegenheid gebruik gemaakt en zijn protest in de Duitsche oorlogssloep geworpen.

Een ander protest is door hem aan den commandant van het Engelsche oorlogsschip „Thetis" overhandigd, met verzoek tot doorzending aan den Duitschen consul, hetwelk deze niet heeft gedaan.

De chefs der ambulancen hebben een protest gericht tot den militairen gouverneur van Port-Natal, waarbij zij zich beriepen op de bepalingen van de conventie van Bern, welke zeggen, dat zelfs de eene oorlogvoerende partij de ambulancen van de andere zoo noodig alle hulp en steun zal verleenen, om het doorreizen mogelijk te maken.

Op dit protest is geantwoord, dat men het ontvangen had, doch er is geen gevolg aan gegeven.

Na drie dagen is de „Herzog" weder vrij gelaten, zeer waarschijnlijk als een gevolg van het optreden van den Duitschen consul, aan wien de Duitsche commandant het protest had overhandigd, en die er onmiddellijk de Duitsche regeering telegraphisch van kennis gaf.

De „Bundesrath" heeft hare gansche lading te Port-Natal moeten lossen, zonder dat, behalve suiker voor Lourenço Marques, contrabande gevonden is. De mail werd door de „Herzog" medegenomen, zoodat wij eindelijk onze lang verwachte brieven kregen.

Een dag na aankomst van de „Herzog" kwam alhier het Duitsche oorlogsschip „Schwalbe", onder bevel van den korvetten-kapitän Boernes aan. Terzelfdertijd liet ook de Engelsche reserveboot „Harleigh Castle N°. 27" het anker in de baai vallen, welk schip met toestemming van de Portugeesche regeering een zeer groote hoeveelheid geweren, munitie en dekens alhier overgeladen heeft op den Engelschen kruiser „Pelorus". Deze geweren zijn bestemd voor de Engelsche politiekorpsen in Rhodesia, om deze zoogenaamd beter te wapenen tegen de kaffers.

De „Pelorus" heeft dit oorlogsmateriaal gelost op Portugeesch grondgebied, n.l. te Baira, vanwaaruit het per spoor naar zijne bestemming is gebracht.

Men zegt, dat het Engelsche gouvernement deze wapenen

Al de schitterende bewijzen van moed, die de leden dier korpsen gaven, zegt de „Randpost", baten in een guerilla-krijg als den onzen zoo weinig, als men de eigenschappen om zulk een krijg te voeren, mist. Ofschoon elk burger hoogelijk waardeert, wat de dappere uitlanders-commando's deden, hebben zij menschelijker wijze gesproken, offers gebracht, die niet evenredig zijn aan de resultaten.

Over de offers der uitlanderskorpsen sprekende, wijdt een der bladen weder eenige hoogst waardeerende zinnen aan onzen landgenoot Dr. H. J. COSTER, en dat in een tijd als dezen, waar zoovele verliezen geleden worden, dat ééne verlies zoo herhaaldelijk nog wordt herdacht, bewijst wel hoe zwaar dat woog, hoe zeer de gevallene door zijne stamgenooten werd geëerd.

Een Transvaalsch overheidspersoon, een oude heer, zeide mij eens, over hem sprekende: „Holland, mijnheer, heeft dikwijls veel van wat zij kwijt wilde zijn naar ons land gezonden, maar met dien éénen heeft het al veel goed gemaakt, want hij behoorde tot de besten, de edelsten van zijn stam".

Hij vertelde mij veel van zijn leven en ook zijn sterven, en toen hij mij daarna zeide, die man leeft honderd jaren en meer hier voort, kon ik dat, na wat ik hoorde, zoo goed begrijpen en een gevoel van bewondering, van eerbied doortrilde mij bij het denken aan hem, die zoo nobel had geleefd, die zoo waardig had weten te sterven.

20 Januari 1900. (*Wordt vervolgd*).

GESCHIEDKUNDIGE TENTOONSTELLING VAN HET NEDERLANDSCHE ZEEWEZEN.

In den zomer van dit jaar zal te 's-Gravenhage een geschiedkundige tentoonstelling gehouden worden van het Nederlandsche Zeewezen.

In de Gothische en Balzalen van Harer Majesteits Paleis op den Kneuterdijk zullen voorwerpen, boeken en platen, die betrekking hebben op ons groot verleden, voor landgenoot en vreemdeling ter bezichtiging gesteld worden.

De hoogst belangrijke bijdragen, reeds nu uit het buitenland toegezegd, geven blijk, dat de aandacht van de landen over zee, waar in vroeger jaren Neerlands zeemacht en koopvaardijvloot zulk een buitengewone rol heeft gespeeld, op deze tentoonstelling gevestigd is. Zij belooft ook, zoowel uit een Geschiedkundig als Artistiek oogpunt, van groote beteekenis te zullen worden.

geen door hen tot 1795 is tot stand gebracht, zoowel op het gebied van ontdekkingsreizen, handel en visscherij, als van krijgswezen. Besloten werd daartoe eene tentoonstelling te houden van portretten, afbeeldingen van zeeslagen, reisbeschrijvingen, kaarten, scheepsmodellen, gedenkpenningen, en persoonlijke herinneringen aan beroemde mannen, als autographen, wapens, eereteekens enz. enz.

Dit plan mocht aanstonds de levendige belangstelling van Hare Majesteit de Koningin verwerven. Hare Majesteit stelde een gedeelte van een der paleizen te 's-Gravenhage ter beschikking en liet hierin alle voorzorgsmaatregelen nemen, die voor de veiligheid van hetgeen tentoongesteld zal worden noodig werden geacht. Hare Majesteit verklaarde zich voorts bereid het Beschermvrouwschap der tentoonstelling te aanvaarden en gelastte een gedenkpenning te laten slaan, die aan de eigenaren der belangrijkste inzendingen zal worden uitgereikt.

Ten einde deze tentoonstelling zoo volledig mogelijk te maken, werden door sommige leden van het bestuur talrijke nasporingen gedaan, terwijl een zestigtal correspondeerende leden in verschillende steden hunne medewerking beloofden. De Nederlandsche openbare en particuliere verzamelingen werden achtereenvolgens bezocht en daarna werden onderzoekingsreizen in het buitenland ondernomen. De Minister van Buitenlandsche Zaken was zoo welwillend de Nederlandsche gezanten en consuls uit te noodigen bij die nasporingen de behulpzame hand te bieden. Van daar dat allerwegen in buitenlandsche verzamelingen de meeste bereidwilligheid werd ontmoet.

Dat in Engeland, Denemarken, België, Zweden en Duitschland zooveel materiaal voor deze tentoonstelling werd aangetroffen, behoeft geen verwondering te baren.

Waar is het land, dat over zee bereikbaar is en niet in verbinding heeft gestaan met Nederland? Waar is de haven, waar de driekleur niet heeft gewapperd?

Waar is de zee, die geen Hollandsche koopvaarders droeg? Waar hebben zij hunne koopmansgoederen niet gebracht en gehaald?

Met China en Japan dreven zij handel. In Oost-Indië grondvestten zij reusachtige koloniën. Zij zetelden zich in het Zuiden van Afrika, zij stichtten Nieuw Nederland, zij hadden volkplantingen in Zuid-Amerika, Australië en in het hooge Noorden, aan de Witte Zee en in Groenland behoorden zij tot de eerste zeevaarders, die zich aldaar vertoonden.

En in de Europeesche zeeën wemelde het van Nederlandsche schepen. Duizenden koopvaarders doorkliefden de Oost-Zee, bezochten de Fransche en Spaansche havens en de Middellandsche Zee, en duizenden visschersvaartuigen gingen jaarlijks uit naar de kusten van Groot-Brittanje en Noorwegen.

Waar de handel zulk een vlucht had genomen, waar de betrekkingen met andere volken zoo veelvuldig waren geworden, konden botsingen niet uitblijven. Geschoold in een zwaren

Niet minder beroemd waren de plaatsnijders. Aan hen is men eene reeks admiraalsportretten verschuldigd, zooals niet één volk vermag aan te wijzen. Voornamer, ernstiger en fraaier werk dan de portretten door De Passe, Goltzius, Visscher, De Gheyn, Hondius, Blooteling, Houbraken bestaat er niet.

En het zijn niet alleen die portretten en een overgroot aantal hoogst belangrijke historie-prenten en gezichten op havenplaatsen, die wij die plaatsnijders te danken hebben.

Hun kunst werd door de cartografen toegepast en het is dien ten gevolge dat de kaartwerken van den Amsterdammer Blaeu nog heden als onovertroffen uitgaven beschouwd worden, niet alleen in Nederland maar ook in andere landen.

Ook de medailleerkunst heeft zich ten opzichte der zeehelden en hunne verrichtingen niet onbetuigd gelaten. Een aanzienlijk getal der fraaiste gedenkpenningen, die ooit in Europa geslagen werden, hebben hun ontstaan aan de billijke vereering der groote Nederlandsche zeelieden en hunne wapenfeiten te danken.

Alle dergelijke voortbrengselen van schilder-, graveer-, druk- en medailleerkunst zullen op de Geschiedkundige Tentoonstelling in 1900 te 's-Gravenhage bijeengebracht worden.

Bovendien worden verzameld relikwieën van beroemde personen als commando-staven, wapens, bekers, schotels, eereteekens, hun geschonken, autographen, enz. enz.

Evenmin zullen ontbreken oude scheepsmodellen, afbeeldingen van beroemde schepen, zeevaartkundige instrumenten, wapens en de hoogst belangrijke gelijktijdige beschrijvingen van de beroemde ontdekkingstochten in de Poolstreken, in Amerika, Oost-Indië, China, Japan en Australië, vol allermerkwaardigste prent-verbeeldingen.

In eene afzonderlijke afdeeling worden zoo veel doenlijk bijeengebracht voorwerpen ter opluistering van de geschiedenis der Nederlandsche zeevisscherij. Het spreekt van zelf dat „een van de principaelste Mijnen der Vereenichde Nederlanden", zooals de Staten-Generaal dit bedrijf eens noemden, op deze tentoonstelling niet over het hoofd mocht worden gezien.

Indien de Tentoonstelling een batig saldo mocht afwerpen, zal dit ten goede komen aan de Prins Hendrik Stichting, het bekende toevluchtsoord voor oude zeelieden te Egmond aan Zee.

DE SOLDATENSCHOOL.

Reeds was deze aflevering ter perse, toen ons de Soldatenschool gewerd. De tijd om er een grondige studie van te maken heeft dus tot nu toe ontbroken, maar bij het vluchtig doorlezen maakte zij den zeer gunstigen indruk, dat een frissche gedachtengang den samensteller heeft geleid.

eweer bij den voet te staan en in dat geval is de eenige handreep, dien zij kunnen verrichten, het presenteeren, welk eerewijs dan voor H. M. de Koningin weder gelijk zou zijn aan at voor een officier, hetgeen, naar onze bescheiden meening, iet goed zou zijn.

Zonder een te groote uitbreiding aan de handgrepen te even, zou de mogelijkheid bestaan voor officieren een eenvouligen handgreep als eerbewijs in te voeren, door namelijk het eweer in plaats van zooals nu bij het presenteeren recht op n neer, schuin voor het lichaam van den linkerschouder naar le rechter heup te brengen.

In Italië was, en is misschien nog, dit de gewoonte, terwijl leze houding in de soldatenschool ongeveer voorkomt bij het vullen van het magazijn.

F.

SCHERMWEDSTRIJDEN GEHOUDEN TE 's-GRAVENHAGE OP 8, 9, EN 10 FEBRUARI 1900.

Deze wedstrijden waren uitgeschreven door den Koninklijken Officiers-schermbond en hebben ieder jaar plaats in de een of andere stad door het bestuur te bepalen. Genoemde bond stelt zich ten doel de beoefening der Schermkunst te bevorderen onder de *officieren* van het Nederlandsche Leger, het Nederlandsch Oost-Indische Leger, de Landmacht in West-Indië, de Koninklijke Nederlandsche Marine en het korps Mariniers. Elke poging om onder de officieren het beoefenen van sport aan te moedigen moet gehuldigd en volgens mijn bescheiden meening eenigszins door de regeering gesteund worden, niet alleen omdat deze gebaat is een flink, krachtig zoowel lichamelijk als geestelijk ontwikkeld officierskorps te bezitten, maar (en dit is de grootste factor) met het oog op den van terugwerkende kracht plaats hebbenden gunstigen invloed op de onderofficieren en minderen.

Zou het geen ideale toestand zijn, indien de onderofficieren en minderen van Marine en Leger in hun vrijen tijd, 's winters naar vereenigingen gingen om de een of andere sport te beoefenen ('t zij schermen, gymnastiek, kegelen, dansen of wat ook) of 's zomers in de open lucht bij elkaar kwamen, om de verschillende bewegingsspelen, roei- en zeilsport, enz. te beoefenen in plaats van café's en dergelijke gelegenheden te bezoeken, waarvan de gevolgen hier niet verder behoeven te worden aangetoond; slechts wil ik wijzen op het gebruik van sterken drank, dat door het beoefenen van sport zeer beperkt wordt.

Gelukkig kan men grooten vooruitgang wat dit betreft waarnemen, maar toch zijn wij nog niet, waar we wezen moeten

1e prijs geweer. De 1e Luitenant der Mariniers J. C. DE KOCK VAN LEEUWEN,

1e prijs sabel. De 2e Luitenant der Infanterie H. M. D'ANGREMOND.

Dit 3e wapenfeest van den Koninklijken Officiersschermbond was zeer geanimeerd, werd door tal van Opper-, Vlag-, Hoofd- en Subalterne officieren met hunne dames bezocht en mocht zich verheugen in een bezoek van de Ministers van Koloniën, Oorlog en Marine.

J. C. DE KOCK VAN LEEUWEN,
1e Luitenant der Mariniers.

UIT DE PERS.

„Nieuwe Rotterdamsche Courant" van 13 December.

Siboga-expeditie. — Aan het 32e bulletin der Maatschappij ter bevordering van het natuurkundig onderzoek der Nederlandsche koloniën (9e bulletin der Siboga expeditie) ontleenen wij het volgende over de hoogst belangrijke ontdekkingen op oceanografisch gebied, op dat gedeelte van den tocht gedaan:

Baseerende op twee loodingen van de „Challenger" in het oostelijk gedeelte en op twee loodingen in het westelijk gedeelte der Banda-zee, uitgevoerd door de „Gazelle", heeft men een schema ontworpen omtrent de hydrografische geaardheid der Banda-zee, dat allengs algemeen ingang gevonden heeft in geschriften en kaarten, die oceanographie tot onderwerp hebben.

In hoofdzaak komt die opvatting hierop neer, dat de Banda-zee ook in haar grootste diepten — en men heeft reeds diepten tot 5120 M. onderzocht — eene temperatuur heeft, die volgens de „Challenger" niet beneden 3°.3, volgens de „Gazelle" niet beneden 3° of 2°.9 daalt. Deze temperatuur wordt ook reeds waargenomen in waterlagen van ongeveer 1650 M. diepte. Met andere woorden dus heeft de Banda-zee van 1600 M. af tot ruim 5000 M. eene uniforme temperatuur. Men heeft daaruit de conclusie getrokken dat de Banda-zee van de genoemde diepte van ongeveer 1600 M. af afgesloten moet zijn van den Stillen en Indischen oceaan, waardoor het indringen van oceanisch water, kouder dan de genoemde laagste temperatuur der Banda-zee, in deze zee belet wordt.

Deze conclusie, uitsluitend gebaseerd op de zeer enkele temperatuurs-bepalingen, werd nimmer bevestigd door waarneming van de onderstelde afsluiting zelve.

Wij konden ook hier ontwijfelbaar het bestaan aantoonen van een rug of drempel, die de genoemde eilanden verbindt en waarop wij van het Westen naar het Oosten de diepten van 1504 M., 1476 M. en 680 M. vonden. Ook hier is het van pas, er op te wijzen, dat het toeval ons al bijzonder gunstig zou geweest zijn, als het ons dadelijk de geringste diepten had laten vinden.

De vraag rees thans, of de Ceram-zee ook tegenover de Banda-zee afgesloten is. De rug in straat Manipa kon als zoodanige afsluiting opgevat worden. Het moest dus onze taak zijn, na te gaan hoe het gesteld is tusschen Boeroe en de Soela-eilanden.

Met taaie volharding werd twee dagen lang gelood, maar met geheel andere uitkomsten. Waar wij de landverbinding verwachten mochten tusschen Soela-besi en Boeroe, werden diepten gelood van 2693 M., 3088 M. en 4113 M. Van diepten van 90 tot 120 vademen der genoemde, op de zeekaart paradeerende loodings-serie was niets te vinden; integendeel, waar men volgens haar 200 vademen vermoeden mocht, liep onze loodingsdraad tot 4892 M. (2673 vademen) uit, zonder dat het lood grond haalde. Om den tuin geleid door de blijkbaar onjuiste opgaven, konden wij niet op zoo groote diepte verdacht zijn en gebruikten mitsdien eene rol op het loodingstoestel, die geen langeren draad bevatte.

Met andere woorden dus: de gegevens waarover wij thans kunnen beschikken, pleiten er voor dat de Banda-zee tusschen Boeroe en de Soeloe-eilanden in open communicatie is met de Ceram-zee en dat de Banda-zee met haar karakteristieke groote diepten veel verder noordwaarts zich uitstrekt, dan men naar de bestaande kaarten verwachten mocht.

Over het Plankton schrijft prof. WEBER nog:

Steeds werd, zoodra de omstandigheden zulks toelieten, door mevrouw WEBER de vangst onderzocht met het oog op plantaardige organismen, die het schijnbaar glasheldere zeewater, waarin een leek nimmer een rijk mikroskopisch plantenleven vermoeden zou, bewonen. Op de groote beteekenis van die mikroskopische flora voor de huishouding der zee, is eerst in latere jaren de aandacht gevallen; vooral ook door de Duitsche Plankton-Expeditie. De beteekenis dier flora loopt in het oog, als men bedenkt dat het dierlijk leven der zee in eerste instantie gebonden is aan dit voedsel, dat zich voortdurend regenereert uit de elementen, die het eiwit opbouwen onder den invloed van zonlicht.

In een vorig bericht was reeds sprake van de gezellig levende wieren Trichodesmium en Heliotrichum, die, niettegenstaande hun geringe afmeting, aan de zee verkleuring kunnen geven. Daarnaast werd ook gelet op Peridineeën en vooral op Coccosphaeren. Aan deze laatste organismen toch knoopt zich meer vast.

Het zijn ronde, volkomen doorschijnende organismen van

ging wordt voorgesteld, is het de taak van den *Marineraad*, t onderwerp grondig te bestudeeren, het pro en contra aan n uitvoerige en nauwkeurige bespreking te onderwerpen, op- t uit het botsen der meeningen de waarheid te voorschijn l springen en de Minister, zijn ontwerp in de Kamers aan- ondigend, zal kunnen beginnen met: Gehoord den Marine- ad . . . enz.

Nu is door de Kamer een stap in de goede richting ge- aan, maar wie waarborgt ons, dat dit steeds het geval zal zijn.

Met wijzigingen, thans door de Tweede Kamer in de Marine- rganisatie aangebracht, is ons Land zonder eenigen twijfel ebaat.

Het materieel, waaraan het meest behoefte was, is toege- taan, n.l. de aanbouw van één pantserschip, type „Koningin- Regentes", en van drie (waarom niet meerdere?) torpedoboo- en. De kanonneerbooten zijn overboord geworpen en verzon- en — mogen ze dit immer blijven! — in de inktzee van het Departement van Marine.

De pantserschepen voor binnenlandsche defensie werden wegens hun geringe snelheid (10 mijl) onvoldoende geacht, en moesten dus in het lot der kanonneerbooten deelen.

Gelijk reeds in „De Tijd" van 25 Nov. '99 is opgemerkt, hebben de kleine pantserschepen voor den Binnenlandschen Dienst onbetwistbaar een groote gevechtswaarde, en is het eenig zedelijk bezwaar, dat er tegen kan worden ingebracht, in hun zeer geringe snelheid gelegen. Blijkt het nu mogelijk de pantserschepen voor den Binnenlandschen Dienst zóó te ont- werpen, dat met behoud van geschut en bescherming de snel- heid kan worden verhoogd, dan zal ook deze verandering 's Lands weerbaarheid ten goede komen.

Het is opvallend, hoe bladen van allerlei richting en kleur eenstemming waren in het beoordeelen — veroordeelen — der kanonneerbooten. Zoowel het weekblad „De Amsterdammer" als „Het Nieuws van den Dag" lieten zich in hoogst afkeu- renden zin over deze vaartuigen uit, en hun meening werd o. a. ook gedeeld door „Maasbode", „N. R. Ct.", enz.

Velen is het nog altijd een raadsel, hoe onze zeer gewaar- deerde Minister, die zich — en met recht! — zulk een voor- stander van gepantserd materieel heeft getoond, er toe geko- men is, deze onnutte schepen in zijn organisatie-plan op te nemen. Is het misschien een ultra-diplomatieke behendigheid geweest, om in elk geval zijn pantserschepen voor Algemeenen Dienst en groot model-torpedobooten van de Kamer te ver- krijgen? Dan is Z. Exc. wonderwel geslaagd, en heeft zich in staat gesteld gezien één jaar vroeger zijn derde pantserschip op stapel te zetten, zoodat in 1903 onze vloot met drie pant- serschepen type „Koningin-Regentes" zal zijn verrijkt.

ꞏen, door deskundigen als admiraal MAC LEOD en luitenant KUYL zoo scherp gehekeld, bezitten wij 16 stuks in 9 verschillende soorten. Nu zal men wel beweren, dat deze schepen nooit in een gevecht zullen hebben op te treden, maar waarom dan geen vaartuigen gebouwd, die, dezelfde diensten als de flottieljevaartuigen bewijzend, door hunne snelheid, moderne bewapening en lanceerinrichtingen ook bij een gevecht uitmuntende diensten kunnen bewijzen, en die voor de Indische militaire Marine een belangrijke aanwinst zullen zijn?

Haarlem, Januari 1900.

F. J. H. EVERS.

„Het Nieuws van den Dag" van 12 Jan. 1900.

Zijn wij gereed? — Door beleidvolle samenwerking van de Tweede Kamer en de Regeering is weer een pantserschip voor overzeeschen dienst op de begrooting voor het loopende jaar gebracht. Wanneer ook de eerste Kamer dit zal hebben goedgekeurd, waaraan wij niet twijfelen, is dus de aanvulling en verbetering van ons marinematerieel, dank zij den goeden wil van den tegenwoordigen Minister, weer een stap verder gebracht.

Wanneer zullen wij het einddoel bereikt hebben? Wanneer zullen wij kunnen vertrouwen, dat de middelen tot verdediging van vaderland en koloniën voldoende zijn? Deze vragen dringen zich meer dan gewoonlijk op in een tijd, waarin wij zien hoe het mogelijk is, dat enkele personen, die tijdelijk de leiding van Regeeringszaken in handen hebben, het lot van volkeren in gevaar brengen.

Zag men niet onlangs, dat een oogenblik na het ontvangen van de tijding eener zoogenaamde overwinning, die, als men op het verlies van *een vijfde* der troepenmacht, het verwonden van den bevelvoerenden generaal, het sneuvelen van twee kolonels en verscheidene officieren let, meer op eene ernstige nederlaag gelijkt, een verwaten minister op dreigenden toon durfde spreken over de *naburen*, omdat zij in spotprenten eene brave oude Koningin afbeelden, niet uit gebrek aan eerbied voor Haar, maar omdat zij het ongeluk heeft een volk te vertegenwoordigen, dat zich in den laatsten tijd opnieuw van eene historisch geworden ongunstige zijde doet kennen? Die dreigtoon over het niet sparen van de „bijna heilige" persoon der Koningin kwam uit den mond van iemand, die meer dan eenig ander Hare Majesteit heeft gecompromitteerd!

Door het uitsluiten van een nabuur, die „de ergste niet was", werden zelfs andere meer bepaald aangeduid. Wat beteekent zulk eene bedreiging, wanneer zij iets meer zal zijn dan geschetter? Hare gevolgen zouden onberekenbaar zijn, wanneer men haar ernstig moest opvatten. Dat daartoe op het oogenblik reden bestaat, willen wij niet aannemen, maar wanneer eenmaal een vuur brandt, weet niemand hoever het zich zal uitbreiden. Er zijn nog andere landen dan Zuid-Afrika, waar men

gen te water? de noodige middelen om eene landing te bemoeielijken? Is ons *geheele volk*, evenals ons Afrikaansche broedervolk, in staat om met onfeilbaar geweervuur een binnengedrongen vijand te vernietigen?

Tegenwoordig kan men alles mogelijk achten.

ZIJN WIJ GEREED?

Nederland moge die vraag vooral in deze tijdsomstandigheden overwegen.

McLEOD.

MARINEBEGROOTING VOOR HET DIENSTJAAR 1900

IN DE EERSTE KAMER DER STATEN-GENERAAL.

AANWIJZING VAN VERANDERINGEN, gedurende de beraadslaging in de Tweede Kamer der Staten-Generaal gebracht in het ontwerp van wet tot vaststelling van hoofdstuk VI der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1900.

IIde AFDEELING.

Artikel 13 is verhoogd met f 25 000; Artikel 14 verminderd met f 50 000; Artikel 17 verhoogd met f 15 000 en Artikel 20 verhoogd met f 10 000 en respectievelijk gebracht op f 1 723 525, f 1 520 000, f 393 080 en f 1 854 596.

IIIde AFDEELING.

Artikel 31 is verminderd met f 7300 en gebracht op f 2 034 700.

Het totaal der IIIde afdeeling en het eindcijfer van het hoofdstuk zijn dientengevolge respectievelijk gebracht op f 4 314 008,79 en f 15 982 062,04[5].

VOORLOOPIG VERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS.

Het onderzoek van dit wetsontwerp leidde tot de volgende beschouwingen en opmerkingen.

§ 1. *Organisatie en plan van aanbouw. Eindcijfer der begrooting.* Nu sedert vele jaren elkander opvolgende Ministers van Marine verklaard hadden, dat het marine-materiëel voor de Nederlandsche defensie in zeer slechten staat verkeert, betuigden verscheidene leden hunne ingenomenheid met de indiening van voorstellen, om daarin verbetering te brengen en de oude en verouderde schepen, thans voor die verdediging beschikbaar, door nieuw materiëel te vervangen.

Hulde werd gebracht aan de helderheid, waarmede de Minister bij het aanvragen der daarvoor benoodigde gelden, tevens zijne denkbeelden omtrent de organisatie van het materiëel der marine in zijn geheelen omvang had uiteengezet.

Met genoegen zagen overigens een aantal leden, dat de plannen des Ministers zich niet bepaalden tot den aanbouw van kruisers, maar dat hij ook zwaarder gepantserde en gewapende schepen in de vaart wenschte te brengen. Zij achtten het een voordeel, dat deze schepen berekend waren zoowel voor den dienst in Indië en voor den algemeenen dienst, als voor de verdediging van het moederland. Naar hunne meening waren 's Ministers voorstellen eene consequente toepassing van het herhaaldelijk door hem ontwikkeld en toegelicht werkplan.

Dat dit werkplan, tijdens de behandeling der onderwerpelijke begrooting in den anderen tak der volksvertegenwoordiging, wijziging had ondergaan, werd niettemin door sommigen niet betreurd. Huns inziens was de noodzakelijkheid om onze vloot op de vereischte sterkte te brengen, veel dringender voor den dienst in de koloniën en den algemeenen dienst, dan voor den binnenlandschen dienst, terwijl, zooals reeds gezegd is, verbetering in eerstgenoemde richting ook dezen dienst ten goede komt.

Bovendien werd de aanbouw van het door den Minister noodig geoordeelde modern materiëel door die wijziging in geenen deele vertraagd, daar in plaats van de gelden, aangevraagd voor het op stapel zetten van een pantserschip en van eene kanonneerboot voor de binnenlandsche defensie, fondsen werden toegestaan voor den aanbouw van een derde gepantserd schip type „Koningin Regentes" voor buitenlandschen dienst. Voor het overige vereenigde de Tweede Kamer zich met het voorstel tot het doen aanbouwen van 3 torpedobooten type „Boa" voor de landsverdediging.

Men juichte toe, dat de Minister zich in de andere Kamer bereid had verklaard, om de aanvrage van gelden voor de bin-

houden, terwijl men nu dienaangaande min of meer in het onzekere verkeert.

Verscheidene leden hadden met bezorgdheid de klimmende uitgaven voor de Departementen van Oorlog en Marine gadegeslagen en hielden zich zelfs overtuigd, dat de daardoor aan de natie opgelegde last buiten verhouding was tot hare draagkracht. Zij wilden dit evenwel niet als een verwijt aan den tegenwoordigen Minister hebben aangemerkt. Slechts één lid verklaarde wegens financiëele bezwaren zijne stem aan de onderwerpelijke begrooting te zullen onthouden.

De leden, die bezuiniging, waar die mogelijk is, zouden toejuichen, ontveinsden zich intusschen niet, dat de gewijzigde toestanden in Oost-Azië tot krachtiger maatregelen voor de defensie onzer koloniën moesten leiden en konden zich daarom met hetgeen door den Minister dienaangaande werd voorgesteld, wel vereenigen.

Dat de begrooting voor het Departement van Marine, welke gedurende een tiental jaren telkens met een bedrag van ongeveer f 4 200 000 zal moeten bezwaard worden ter voorziening in de voor de reconstructie der vloot noodig geoordeelde uitgaven, na de voltooiing daarvan belangrijk zal kunnen worden verminderd, werd door eenige leden eene illusie geacht. Van oordeel, dat onze maritieme strijdkrachten zoowel in het belang van het vaderland als met het oog op onze koloniën, steeds aan de eischen des tijds zullen moeten voldoen, gaven zij als hun gevoelen te kennen, dat na afloop van genoemd tijdvak nieuwe uitvindingen op wetenschappelijk en technisch gebied weder nieuwe uitgaven zullen vorderen, ten einde het materiëel aan zijn doel te doen beantwoorden.

Enkele dier leden waren van meening, dat men op dien grond den post van f 4 200 000 als een vasten post op de begrooting ook van latere jaren moest beschouwen. Hierin zagen zij evenwel geen bezwaar, juist met het oog op de eischen aan het materiëel der marine te stellen.

Een lid betoogde de wenschelijkheid, dat de schepen, die de Minister voor de organisatie onzer vloot onmisbaar acht, zoo spoedig mogelijk worden aangebouwd en de daarvoor noodige gelden desnoods door het sluiten eener geldleening worden gevonden.

§ 2. *Nieuwe aanbouw.* In afwachting der behandeling van het in te dienen afzonderlijk wetsvoorstel, onthield men zich thans van uitvoerige beschouwingen over 's Ministers voorgestelde plan van aanbouw en kwamen slechts de torpedobooten ter sprake.

Een aantal leden konden zich met het type door den Minister voor de torpedobooten gekozen, wel vereenigen. Met het oog

voorgestelde nieuwe regeling der zeetraktementen van officieren waren vele leden weinig ingenomen op dezelfde gronden daartegen in de andere Kamer aangevoerd. Zij hadden met genoegen kennis genomen van 's Ministers voornemen, om die regeling, alvorens daaraan uitvoering te geven, alsnog in nadere overweging te nemen.

De vraag werd gedaan of, waar het in de bedoeling van den Minister scheen te liggen die traktementen voortaan niet meer naar den aard der dienstbetrekking, doch uitsluitend naar rang en ancienneteit te bepalen, de traktementen wel altijd in eene gewenschte verhouding tot ongerief en verantwoordelijkheid zouden staan? Ware het niet beter, wanneer bijvoorbeeld de belangen van den dienst zich tegen de overplaatsing van een 1sten officier verzetten, — hetgeen dan toch zeker getuigt van het gewicht der door hem vervulde betrekking — aan dezen gelijke bezoldiging toe te kennen als een commandeerend officier van denzelfden rang?

Een aantal leden hadden met voldoening gezien, dat het korps mariniers, dank zij den door den Minister genomen maatregel, was gecompleteerd.

Naar hun oordeel was ook de wijze, waarop de Minister aan het belangrijk tekort aan vuurstokers een einde wenscht te maken, doeltreffend te achten en met ingenomenheid hadden zij vernomen, dat verbetering te dien opzichte reeds valt waar te nemen. Met belangstelling en goed vertrouwen zagen zij de uitkomsten der nieuwe regeling tot opleiding van dat personeel te gemoet.

Het instellen van een onderzoek naar de mogelijkheid van het oprichten van een pensioenfonds voor weduwen en weezen van militairen beneden den rang van officier vond warme waardeering.

De wensch werd geuit, dat dit onderzoek tot eene gunstige uitkomst moge leiden.

Met belangstelling had men kennis genomen van de proef betreffende de vervanging der verstrekking van jenever door de uitreiking van penningen. Men vertrouwde, dat daarmede zou worden voortgegaan. Al bleken de geheel- of gedeeltelijkonthouders niet altijd bestand tegen de verleiding aan wal, vermindering van het gebruik van sterken drank aan boord was dan toch op te merken.

§ 5. *Verschillende punten.* Enkele leden zouden gaarne van den Minister, voor zoover daartegen bij hem geen bedenking bestaat, eenige inlichting ontvangen omtrent den inhoud der aan den commandant van de „Friesland" bij diens zending naar de Delagoabaai verstrekte opdracht.

Verscheidene leden wenschten overigens den Minister met die zending hunne instemming te betuigen.

altijd op de voor de schatkist meest voordeelige wijze geschiedde en wenschten hierop 's Ministers aandacht te vestigen.

Vastgesteld den 10den Januari 1900.

SCHIMMELPENNINCK VAN DER OIJE.
VAN ALPHEN.
SASSEN.
VAN WELDEREN RENGERS.
RAHUSEN.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS.

Nadat het Voorloopig Verslag der Commissie aan de Regeering was medegedeeld, is van haar ontvangen de navolgende

MEMORIE VAN ANTWOORD.

§ 1. *Organisatie en plan van aanbouw. Eindcijfer der begrooting.* Het was ondergeteekende aangenaam te vernemen, dat verscheidene leden hunne ingenomenheid betuigden met de indiening zijner voorstellen tot vernieuwing van het oude en verouderde marinematerieel voor de Nederlandsche defensie. Inderdaad zijn, zooals door een aantal leden werd opgemerkt, die voorstellen het uitvloeisel eener consequente toepassing van het herhaaldelijk door hem ontwikkeld en toegelicht werkplan en hij vleit zich, dat het hem aan hunne instemming niet zal ontbreken, wanneer zijne daarop gebaseerde voorstellen opnieuw aan de Staten-Generaal zullen worden aangeboden.

Dat zijn werkplan, tijdens de behandeling der onderwerpelijke begrooting in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, wijziging heeft ondergaan, wordt door ondergeteekende wel eenigszins betreurd, want met de leden, die er hun leedwezen over te kennen gaven, dat de voorziening in de landsverdediging, zij het dan ook tijdelijk, op den achtergrond wordt geschoven, is ondergeteekende van meening, dat de handhaving van onze neutraliteit eene aangelegenheid is, die ieder oogenblik op den voorgrond kan treden, terwijl zij het middel kan zijn om een oorlog te voorkomen. Waar evenwel omtrent het vraagstuk van de Nederlandsche defensie meer inlichtingen werden noodig geacht en de wijziging ten slotte slechts neerkwam op eene verwisseling van het werkplan van 1900 voor dat van 1901, heeft ondergeteekende gemeend zich daarmede te moeten vereenigen,

bladz. 1, 9de en 10de alinea) reeds als zijn gevoelen uitgesproken, dat om bijtijds het materiëel weder te kunnen vervangen en waardevolle schepen te behouden, men moest voortgaan genoemde som beschikbaar te stellen.

Ongetwijfeld zal er daarbij ook naar gestreefd moeten worden om onze maritieme strijdkrachten voortdurend zooveel mogelijk aan de eischen des tijds te laten voldoen, maar welke zullen die eischen zijn? Nieuwe uitvindingen op wetenschappelijk en technisch gebied zullen zeker niet uitblijven, maar de mogelijkheid schijnt niet uitgesloten — men denke slechts aan het onderzeesche vaartuig en aan den vooruitgang op torpedogebied — dat die eischen eerder tot vermindering dan tot vermeerdering der uitgaven zullen leiden.

Dat het wenschelijk zou zijn de voor de organisatie onzer vloot onmisbaar geachte schepen zoo spoedig mogelijk aan te bouwen en de daarvoor noodige gelden desnoods door het sluiten eener geldleening te vinden, kan ondergeteekende om de in de hooger genoemde Memorie van Antwoord vermelde redenen (zie bladz. 9, 9de alinea) niet beamen.

§ 2. *Nieuwe aanbouw.* Met waardeering vernam ondergeteekende dat een aantal leden zich met het door hem gekozen type van torpedoboot wel kon vereenigen. Behalve den veel minderen prijs hebben de torpedobooten type-„Boa" boven de torpedobooten type „Forban" het voordeel, dat zij door de minder hooge eischen, welke aan de snelheid gesteld worden, meerdere waarborgen opleveren voor stevigheid van bouw, zoowel wat den romp als wat de machines betreft. Hij acht zich echter om misverstand te voorkomen, verplicht op te merken, dat zooals ook in de Memorie van Toelichting is vermeld, de vaart van 26³/₄ mijl betrekking heeft op uitkomsten met het „niet op oorlogslast liggende" Oostenrijksche type „Boa" verkregen, doch dat de vaart bij volgeladen schip minder zal bedragen.

Het verheugt ondergeteekende, dat dezelfde leden zijne meening deelen, dat de eerstelingen dezer torpedobooten bij eene specialiteit in het buitenland dienen gebouwd te worden. Eenmaal in het bezit van die vaartuigen zijnde, zal aan onze binnenlandsche industrie de bouw der verder benoodigde torpedobooten kunnen worden toevertrouwd.

De vraag van sommige leden, of de jongste maritieme oorlogen en manoeuvres het groote vertrouwen in de offensieve beteekenis dier vaartuigen wel hadden bevestigd, kan ondergeteekende wat den Japansch—Chineeschen oorlog betreft, bevestigend beantwoorden, hoewel daarbij niet mag verzwegen worden, dat de toestanden daarbij geheel verschilden van die, welke bij de verdediging onzer kusten te verwachten zijn. De Spaansch—Amerikaansche oorlog heeft ons in dit opzicht niets kunnen leeren. In den afgeloopen zomer zijn door oorlogsschepen en torpedobooten vóór onze zeegaten oefeningen gehouden, voornamelijk

§ 4. *Personeel.* Bij de nadere overweging der nieuwe regeling omtrent de zeetraktementen van de officieren zal getracht worden aan de in de Tweede Kamer der Staten-Generaal daartegen geopperde bezwaren zooveel mogelijk te gemoet te komen.
De grondgedachte der regeling. de bezoldiging onafhankelijk te maken van de betrekking, blijft evenwel onveranderd en daardoor zal voldaan worden aan hetgeen bij deze paragraaf in het Voorloopig Verslag wordt gevraagd.

Ondergeteekende waardeert hoogelijk het oordeel waarmede zijne voorstellen tot opheffing van het belangrijk tekort aan stokers voor 's lands vloot, door de leden hier aan het woord, zijn ontvangen. Hij verwacht dat het vertrouwen, door de leden in de uitkomsten der voorgestelde regelingen gekoesterd, niet zal worden beschaamd.

De door den wiskundigen adviseur verlangde staten tot het onderzoeken van de mogelijkheid van het oprichten van een pensioenfonds voor weduwen en weezen van militairen beneden den rang van officier zijn bij het Departement in bewerking.

Met de proefneming, ten doel hebbende het gebruik van sterken drank aan boord te verminderen, wordt op uitgebreider schaal voortgegaan; de aanvankelijk verkregen resultaten zijn niet ongunstig en ondergeteekende vertrouwt dat de uitkomsten, steeds gunstiger wordende, tot invoering van algemeen geldende bepalingen zullen leiden.

§ 5. *Verschillende punten.* Uit den aard der zaak kon de opdracht, aan den commandant van de „Friesland" verstrekt, waar hij het onbekende en onvoorziene te gemoet ging, slechts een algemeen karakter dragen en moest zeer veel aan het beleid, goed inzicht en gevoel van verantwoordelijkheid van dien hoofdofficier worden overgelaten.
Hem werd opgedragen:
om tijdens den oorlog tusschen Engeland en de beide Republieken, bescherming te verleenen aan Nederlandsche onderdanen, schepen en goederen;
om zich bij aankomst te Lourenço-Marques, dadelijk in verbinding te stellen met den consul-generaal der Nederlanden te Pretoria en den consul ter plaatse, ten einde, ln overleg met die ambtenaren, die maatregelen te nemen welke strekken kunnen om de belangen van Nederlandsche onderdanen te bevorderen en te handhaven;
om gedurende zijn verblijf in de Zuid-Afrikaansche wateren, eene strikte neutraliteit in acht te nemen en te doen in acht nemen door hen die zich onder zijne bescherming hebben gesteld en
om, wanneer het voor het doel zijner zending wenschelijk mocht zijn, zich gemachtigd te rekenen, in overleg met de

Dat de samenstelling der Java-divisie door verscheidene leden werd toegejuicht, wordt door ondergeteekende zeer gewaardeerd. De oefeningen door die divisie te houden, moeten in de eerste plaats dienen die scheepsmacht geschikt te maken voor de taak die haar in oorlogstijd zal worden opgedragen en is het daartoe het meest dienstig die oefeningen te houden op het terrein waar zij hoogstwaarschijnlijk alsdan zal moeten optreden. Door het zenden van die divisie buiten de Indische wateren zou de Archipel tijdelijk van maritieme strijdkrachten ontbloot zijn.

Daarom zou zulks alleen kunnen geschieden wanneer vanwege de Indische Regeering daartegen geen bezwaar werd gemaakt en Indische belangen dergelijke zending wenschelijk of noodzakelijk maakten.

Werd de zending voor de behartiging van Nederlandsche belangen noodig geacht, dan zou bij de beoordeeling dier noodzakelijkheid toch zekerlijk te overwegen zijn of ter bestrijding van de te maken kosten het indienen eener suppletoire begrooting op hoofdstuk VI der Staatsbegrooting daarvoor gewettigd kon heeten.

Naar aanleiding van de uitgesproken meening van sommige leden, dat een onafgebroken verblijf op de lichtschepen van twee maanden te lang te achten is, wenscht ondergeteekende nogmaals te verklaren, dat nauwkeurige bekendheid met den algeheelen toestand aan boord der lichtschepen in het algemeen en dien van het *personeel* in het bijzonder, hem de reeds meermalen uitgesproken overtuiging heeft geschonken dat bedoeld onafgebroken verblijf van 2 maanden inderdaad geen bezwaar kan genoemd worden.

De voor den dienst onbruikbare of overtollige goederen worden in het openbaar verkocht, nadat aan dien verkoop op de gebruikelijke wijze intijds de noodige publiciteit is gegeven.

Voor zeer enkele artikelen, bijvoorbeeld slapping (oud touw), die tegen taxatie aan liefdadige instellingen worden afgestaan, wordt op dien regel eene uitzondering gemaakt.

De Minister van Marine,

RÖELL.

De Commissie van Rapporteurs heeft gemeend met de mededeeling van dit Antwoord aan de Vergadering haar Eindverslag te kunnen sluiten.

Vastgesteld 25 Januari 1900.

SCHIMMELPENNINCK VAN DER OYE.
VAN ALPHEN.
SASSEN.
VAN WELDEREN RENGERS.
RAHUSEN.

spoedig in handen zullen komen. Waar de Minister toch andermaal verklaarde, dat het materiëel, daarvoor bestemd, in hoogst treurigen toestand verkeert, dat slechts één monitor en eenige torpedobooten nog goed zijn, en alles is wat wij bezitten, is het waarlijk *niet* verantwoord om zulk een toestand nog langer te bestendigen.

Voor het auxiliair eskader zijn wij in zooverre gereed en beginnen wij nu aan de reserve-schepen. Wanneer er echter voor onze Indische bezittingen dreigende wolken aan de kim mochten komen, dan zullen die wis ook onheilspellend zijn voor het moederland, en hoe *hoogen* prijs ik stel op het behoud onzer koloniën, *nog hooger* prijs stel ik op het behoud van onze onafhankelijkheid en van den vaderlandschen bodem.

Mocht het den Minister echter gegeven worden, om *éérlang* bij suppletoire begrooting, zijn voorstellen voor 's lands defensie aan de zeezijde ingang te doen vinden en, in overleg met de Staten-Generaal, daarvoor een organisatieplan, zij het in breede trekken, vast te stellen, dan, Mijnheer de Voorzitter, zou ik deze manden van uitstel niet betreuren. Reeds vele malen heb ik betoogd dat het bepaald noodig is om eene organisatie voor 's lands verdediging vast te stellen, en uit de nu door den Minister ingediende plannen blijkt dit weer duidelijk.

Die voorstellen zouden toch leiden tot een belangrijke vermindering van personeel. Wanneer het daartoe komt, en latere Ministers en Kamers van inzicht mochten veranderen, waardoor vermeerdering van personeel weer noodzakelijk werd, dan zou het heel wat jaren duren eer men over het noodige aantal officieren en geoefende schepelingen kon beschikken. Aanbouw van schepen kan men bespoedigen door inspanning onzer krachten en door bestellingen in het buitenland, maar uitbreiding van personeel, opleiding en oefening van officieren en minderen, kan men niet forceeren, al wilde men veel geld daarvoor beschikbaar stellen; dat vordert, zooals ik reeds zeide, jaren. Consequent doorwerken in een goed overwogene, *vaste* richting is de éénige weg waarlangs wij ons doel, van *weerbaar te zijn*, spoedig en zeker kunnen bereiken. Overtuigd als ik ben dat vernieuwing van het materiëel, voor de binnenlandsche defensie, *dringend* noodig is, heb ik de door den Minister ingediende voorstellen en plannen natuurlijk met belangstelling gelezen en nagegaan. Het zou echter doelloos zijn om daarover *nu* mijn gevoelen kenbaar te maken en uit te weiden over gepantserde en niet gepantserde monitors of kanonneerbooten die, vooréérst althans, niet in aanbouw zullen komen. Van harte hoop ik weldra in de gelegenheid te worden gesteld om plannen tot verdediging van ons vaderland te bespreken, maar heden zal ik mij bepalen tot de 3 torpedobooten, die daarvoor bestemd zijn, die door de andere Kamer in alle geval noodig werden geacht, waarvoor de gelden daar haar zijn toegestaan en waarop nu ook *onze* goedkeuring gevraagd wordt.

zie ik met goed vertrouwen te gemoet; nu zijn die nog niet te beoordeelen, daartoe moet ze eerst enkele jaren in werking zijn. Ik hoop van harte dat die resultaten gunstig zullen wezen, want met de reservestokers wil het maar niet vlotten en, bij verder aanschaffen van modern materiëel, zal de behoefte aan stokers klimmen. Het zou mij bovendien niet verwonderen, als men hun aantal op de kruisers, bij nader inzien, nog moest vermeerderen, want naar ik hoor zijn er daar te weinig en veel minder dan op vreemde oorlogsschepen van gelijk charter en vermogen.

Ook bij de machinisten is het tekort nog belangrijk; zelfs bij de vermindering van personeel, door den Minister in uitzicht gesteld, zouden er, in oorlogstijd, nog 131 ontbreken. In vroeger jaren, toen wij nog zeilschepen hadden, bestond er bezwaar tegen uitbreiding van het getal leerling-machinisten, omdat er toen in gewone omstandigheden gebrek was aan emplooi, en dus gebrek aan gelegenheid om het jeugdig personeel, door actieve plaatsing te oefenen en verder te bekwamen. Dat bezwaar is echter vervallen, want, volgens de bijlage Q, is er nu zelfs in vredestijd, een tekort van 83 machinisten, en ik zou Zijn Excellentie dus wel in overweging willen geven, om jaarlijks wat meer dan 20 jongelui te plaatsen bij de opleiding te *Hellevoetsluis*, dan kan dat tekort spoedig aangevuld worden. Aan adspiranten, voor opname bij die inrichting, is toch geen gebrek, en bij verdere uitbreiding van het modern materiëel, kan men de plaatsingen dan gelijken tred doen houden met de stijgende behoefte aan machinisten.

Met voldoening heb ik gezien, dat maatregelen in studie zijn voor uitbreiding der opleiding van kanonniers, want ook dit personeel is nog lang niet compleet. Volgens bovengenoemde bijlage ontbreken er nu 84 kanonniers 1ste klasse en 57 van de 2de klasse, dat is $^1/_5$ van het nu reeds noodige aantal, en met de moderne schepen zal ook daarvan de behoefte klimmen.

De verhooging der zeetraktementen in *Indië*, voor officieren, en van de soldijen voor machinisten, onderofficieren en minderen, verheugt mij. Ik achtte die verhooging alleszins billijk, te meer nu de Atjeh-toelagen vervallen zijn.

Ik ben ook *zeer* ingenomen met de mededeeling dat men op het Departement van Marine gegevens verzamelt, om den oud-hoogleeraar Rahusen in de gelegenheid te stellen, advies uit te brengen omtrent het oprichten van een pensioenfonds voor weduwen en weezen van militairen beneden den rang van officier. Daaraan is werkelijk behoefte en het tot stand komen van dit fonds zou ik van harte toejuichen.

De nieuwe pensioenwet is in aantocht; ik verwacht die met belangstelling, niet het minst voor de machinisten, op wier ongunstige pensioensverhoudingen ik meermalen de aandacht gevestigd heb, en waarop ik *nu* natuurlijk niet terug zal komen. Ik hoop dat ik daartoe ook geen aanleiding zal hebben, na kennisname der voorstellen die reeds onderweg zijn.

Ten slotte wil ik ook dezen Minister mijn erkentelijkheid betuigen voor zijn ijveren om het wachtschip in die ongezonde haven van Priok op te heffen. Ik spreek daarbij den wensch uit, dat Zijn Excellentie *weldra* gelden zal aanvragen voor de marinekazerne te Willemsoord, die het welzijn onzer schepelingen eveneens in hooge mate zal bevorderen. Ofschoon het mij spijt dat de kosten daarvan schijnen tegen te vallen, ben ik overtuigd dat die kazerne jaarlijks veel minder uitgaven zal vorderen dan een wachtschip, en dus ten slotte nog kan leiden tot bezuiniging.

De heer RAHUSEN: Wegens het vergevorderd middaguur zal ik slechts voor een enkel oogenblik de aandacht der Kamer vragen.

Het is eenige jaren geleden, dat het College voor de zeevisscherijen het verzoek tot de Regeering richtte om de grenzen van de territoriale zee in kaart te brengen. Daarbij had het een tweeledig doel. In de eerste plaats om figuurlijk vast te stellen, hoever het zeegebied van Nederland reikt, maar in de tweede plaats was het een noodzakelijk gevolg van de wet van 1889, waarbij ook door Nederland het verbod is ingevoerd voor vreemdelingen om in de territoriale zee te visschen. Het was voor de commandanten der kruisers van het hoogste belang, dat zij een duidelijke voorstelling hadden, hoe ver hun macht reikt, omdat anders niet duidelijk bleek waar de grenzen der gemeenschappelijke zee (de mer commune) zijn, waar zij niets te zeggen hebben, voor zoover zij niet belast zijn met het politietoezicht op de Noordzee. Aan dat verzoek is nog niet voldaan, en het is thans in de afdeelingen herhaald. In het Voorloopig Verslag wordt gelezen:

„Niet alleen is dit van belang voor de aangrenzende territoriale zeeën van Duitschland aan de eene en België aan de andere zijde, maar ook met het oog op het verbod dat, in verband met de wet van 26 October 1889 (*Staatsblad* n°. 135), vreemdelingen in onze territoriale wateren visschen."

Wat antwoordt daarop de Regeering? Zij zegt:

„Ondergeteekende betwijfelt of het in kaart brengen van de grenzen onzer territoriale zee den twijfel kan opheffen bij gerezen vraag of eenig feit binnen of buiten die grenzen heeft plaats gehad. Die kaart toch zou moeten worden vervaardigd naar het daaromtrent bepaalde in art. 2 van het tractaat van 's Gravenhage van 6 Mei 1882 en zou dus in gevallen waar bedoeld artikel twijfel doet rijzen, ook niet kunnen decideeren.

„Alleen wanneer zulk een kaart in gemeenschappelijk overleg door de bij dat tractaat betrokken Mogendheden werd ontworpen en vastgesteld, zou in deze meerdere zekerheid kunnen worden verkregen".

Ik zeg daarop: volkomen juist, alleen met deze kleine wijziging, dat de taak niet zoo moeilijk is als de Minister het voorstelt, omdat wij niet te maken hebben met *alle* Zeemogend-

dekschepen voldaan hebben aan hetgeen ons is voorgespiegeld wat betreft het logies van het volk. Wat is waar van de klachten die wij uit Indië vernemen, dat dat verblijf eigenlijk onbewoonbaar is; dat er de hitte zoodanig is, dat de menschen het er niet houden kunnen, en dat alle provisie aan boord bederft? Niet alleen de couranten hebben dit bericht, ook in brieven is dit bevestigd. Wat is daarvan aan?

Terwijl van Regeeringswege — niet van dezen Minister — beweerd is dat de zoogenaamde „Kortenaers" niet geschikt waren om naar Indië te gaan, is de „Piet Hein" naar Indië gegaan en daar goed aangekomen. Wat heeft de ondervinding ons geleerd omtrent de beweerde bezwaren van het kolenverbruik van de „Piet Hein" in verband met den af te leggen afstand van Aden naar Colombo?

Het is voor de Kamer van belang om dit te weten. Wanneer daar van de Ministerstafel ons aanvragen van aanzienlijke geldsommen gedaan worden voor den bouw van nieuw materiëel, dan moet de Kamer vertrouwen kunnen stellen in hetgeen van de Ministerstafel haar wordt gezegd, want hoe kunnen wij anders het toezicht uitoefenen wat onze plicht is? De eenige contrôle die wij hebben bestaat daarin, dat men van de Regeering vraagt: hoe zijn de uitkomsten van hetgeen bij het gebruik van materiëel is verkregen. En nu verlang ik het allerminst van de Regeering te vragen de rapporten van de commandeerende officieren, en ik zou den Minister ook niet adviseeren om die over te leggen, dat is toch niet onze zaak; maar wat ik zou willen vragen is dit, dat de Minister, waar hij misschien niet genoegzaam voorbereid is om mij op dit oogenblik te antwoorden, ons geve een Nota van Inlichtingen zoowel over de uitkomsten van de „Piet Hein" als van de zoogenaamde kruisers in aangeduiden zin. Nu zij twee à drie jaren in den Atlantischen Oceaan Oost en West enz. gevaren hebben, moet de Minister dus in staat wezen om dergelijke inlichtingen, op feiten berustende, aan de Kamer te geven.

De heer RÖELL, *Minister van Marine:* Mijnheer de Voorzitter! Met zeer veel waardeering heb ik uit de redevoering van den geachten afgevaardigde uit Zuidholland, den admiraal VAN ALPHEN, diens beoordeeling van mijn beleid en van de onder handen zijnde begrooting vernomen; ik betuig daarvoor dien geachten afgevaardigde mijn dank en verklaar mij reeds dadelijk aan te sluiten bij zijn verlangen om het materiëel voor de Nederlandsche defensie zoo spoedig mogelijk in orde te brengen. Dat materiëel toch is in een toestand, waarvan men volstrekt niet kan zeggen dat het voldoet aan de bescheidenste eischen. Zooals de geachte spreker heeft opgemerkt zijn er slechts één monitor en eenige torpedobooten, behalve de drie „Kortenaer's", disponibel en geschikt om daadwerkelijk eenige inbreuk op onze neutraliteit tegen te gaan of tot de verdediging van het vaderland mede te werken. Het is daarom dat ik bij de samenstel-

bedreigd als zij is voor aanvallen van alle zijden te gelijk, zeer bezwaarlijk.

Wat het stokerspersoneel betreft heb ik goeden moed.

Wij moeten afwachten of de vermeerdering van traktement en het in het leven roepen van een opleiding voor hen te Amsterdam het bestaande incompleet zal doen verminderen.

Mocht dit niet het geval zijn, dan zullen andere maatregelen in overweging moeten worden genomen, daar ook de Regeering overtuigd is van de noodzakelijke behoefte aan meer stokers voor het geheel door machines gedreven nieuwe materiëel en zijn onderdeelen.

De geachte afgevaardigde heeft de aandacht gevestigd op het aantal stokers voorkomende op de bemanningslijst der tegenwoordige kruisers, ook in vergelijking met oorlogsschepen van hetzelfde charter en hetzelfde aantal I.P.K. in het buitenland. Ik zal dit punt nader overwegen, daar het mogelijk is, dat het aantal stokers vermeerderd zal moeten worden.

Wat de machinisten en leerling-machinisten aangaat, kan ik mededeelen dat het aantal van laatstgenoemden dat voor een plaatsing bij het jongste studiejaar in aanmerking komt, van 20 tot 24 zal worden uitgebreid.

Het aantal van 24 is niet grooter genomen, omdat de wet geen grootere klassen toelaat zonder splitsing.

Er is reeds overleg aanhangig gemaakt met den commandant van de opleiding omtrent een eventueel nog grootere uitbreiding.

Het aantal kanonniers, voorkomende op staat Q, is inderdaad nog beneden het benoodigde getal, doch ik heb goede reden om aan te nemen dat dit jaar het incompleet aanmerkelijk zal verminderen, zoo niet geheel verdwijnen.

Dit neemt niet weg dat wanneer de vloot en vooral het aantal vuurmonden wordt vermeerderd, ook het getal kanonniers vergroot moet worden.

Maatregelen om daartoe te geraken zijn in overweging.

Omtrent de pensionneering van weduwen en weezen van mindere militairen kan thans nog weinig medegedeeld worden.

Het onderwerp eischt een nauwgezette studie en een omvangrijk onderzoek, waarbij 3 Departementen betrokken zijn. De voorbereidende maatregelen zijn echter in vollen gang.

De ontwerpen der nieuwe pensioen- en bevorderingswetten vertrouw ik dat eerstdaags de Staten-Generaal zullen bereiken.

De voorgestelde nieuwe regeling van de zee- en verhoogde zeetraktementen en soldijen heb ik teruggenomen op grond van de daartegen gerezen bedenkingen.

Het doel was alle inkomsten gelijk te maken in de verschillende rangen der officieren, onafhankelijk van de door hen vervulde betrekking en dus de betaling alleen te regelen naar ancienniteit in den rang en het dienen in Nederland, buitengaats of tusschen de keerkringen.

Die noodzakelijkheid blijkt meer en meer, daar het verzoek

uitgebreider strekking, dan de vraag, voorkomende in het Voorloopig Verslag; in dat Verslag toch werd alleen over de snelheid in verband met het kolenverbruik gesproken; indien ik geweten had dat men ook inlichtingen wenschte omtrent de algemeene inrichting der schepen, dan zou mijn antwoord ook uitgebreider en meer afdoende zijn geweest.

De vraag loopt nu voornamelijk over de snelheid en de bewoonbaarheid. Wat het eerste punt betreft, breng ik in herinnering, dat op de begrooting van 1895, volgens de Memorie van Toelichting, van de schepen type-„Holland", bij 400 ton kolenberging en 10 mijlsvaart, een af te leggen weg van 800 Duitsche mijlen werd verwacht. De uitkomsten hebben tot nu toe geleerd dat de voordeeligste vaart is, ruim 9,5 mijl en dat daarbij 400 ton kolen met de hulpwerktuigen inbegrepen, strekken voor ruim 600 Duitsche mijlen; het kolenverbruik der waterpijpketels is inderdaad eenigszins tegengevallen, evenals het geval is geweest bij de waterpijpketels bij andere Mogendheden in gebruik. Intusschen moet opgemerkt worden, dat de werkelijk grootste kolenberging op de kruisers proefondervindelijk is gebleken 800 à 850 ton te bedragen en dat daarmede pl. m. 1200 à 1300 mijlen kunnen worden afgelegd.

Er is verder geen reden om te veronderstellen dat de schepen niet meer dezelfde snelheid kunnen halen als vroeger; zooals bekend, is de proeftochtsvaart een maximum, die men in den dienst niet verwacht te zullen bereiken; op de 6 maandelijksche vollekrachtsproeven hebben de schepen echter de voorgeschreven snelheid gehaald; op de „Holland" is echter de laatste vollekrachtsproef slechts gedurende 2 uur kunnen worden volgehouden wegens een gebrek in de ventilatie der machinekamer.

Wat nu het logies voor de bemanning vooruit betreft, dit is goed en volstrekt niet te warm; er waren echter plaatsen in het schip, die minder goed geventileerd waren; hierin is nu voorzien door verbeteringen, die in Indië zijn aangebracht.

Een verbetering moet nog geschieden op de „Holland"; daarmede zouden echter 3 of 4 maanden gemoeid zijn en het schip kon niet zoolang voor den dienst gemist worden, zoodat met die verandering gewacht zal worden totdat het op zijn beurt hier in Holland terugkomt.

Ik meen de gemaakte opmerkingen te hebben beantwoord en het hierbij te kunnen laten.

De heer FRANSEN VAN DE PUTTE: Mijnheer de Voorzitter! Ik zal het debat niet verlengen, maar wensch alleen den Minister te verzoeken de vragen nog eens na te lezen, zooals ik ze gesteld heb en die niet te beantwoorden op dit oogenblik, nu de Kamer vermoeid is, maar later een ampel schriftelijk antwoord aan ons in te zenden, opdat de Kamer kunne beoordeelen hoe het materiëel voldoet in verband met hetgeen ons dienaangaande is voorgespiegeld bij het toestaan van de gevraagde kredieten.

trokken, ankerde den 21en Februari nabij Dungeness en kwam den 22sten te Hellevoetsluis aan.

Hr. Ms. „**Koningin Emma der Nederlanden**", onder bevel van den Kapt.-Luit. ter zee J. BOLLAAN, aanvaardde op 16 Februari uit Oost-Indië de terugreis naar Nederland met eerste bestemming St. Helena.

OVERZICHT VAN DE BEWEGINGEN DER VLOOT IN 1900.

Hr. Ms. logementschip „Neptunus" komt in dienst van 23 Februari tot ult. Juni; aan dezen bodem wordt den 16den Maart Hr. Ms. kanonneerboot „Hefring" toegevoegd.

Hr. Ms. kanonneerbooten „Brak" en „Hadda" komen resp. in dienst op 29 Maart en 1 Juni, zoo ook op 16 Maart Hr. Ms. monitor „Reinier Claeszen" en tusschen 16 Maart en 1 April Hr. Ms. pantserschip „Evertsen."

In dienst blijven Hr. Ms. „Kortenaer", „Merva" en „Isala", terwijl Hr. Ms. monitor „Krokodil" op 16 Maart uit dienst wordt gesteld.

Hr. Ms. instructieschepen Urania" en „Ever" zullen resp. 28 Mei en 16 Juni in dienst komen en op 20 Juli weder uit dienst worden gesteld.

Hr. Ms. instructieschip „Nautilus" blijft na binnenkomst van den winterkruistocht in de laatste dagen van Februari in dienst en zal in het begin van April den zomerkruistocht aanvangen.

Hr. Ms. schoeners „Zeehond" en „Dolfijn" blijven in dienst en belast met het politietoezicht op de zeevisscherij; tevens zal voor dat doel Hr. Ms. „Argus" van 1 Maart tot 1 November in dienst zijn.

Hr. Ms. opnemingsvaartuigen „Geep" en „Raaf" komen van 1 April tot 1 November in dienst.

Hr. Ms. pantserdekschip „Noordbrabant" komt 1 Maart in dienst en zal in het najaar naar Oost-Indië vertrekken.

Hr. Ms. pantserdekschip „Zeeland" komt ongeveer 1 Augustus terug van de reis naar West-Indië en wordt daarna gereed gemaakt om naar Oost-Indië te vertrekken, terwijl een der beide pantserdekschepen „Gelderland" of „Utrecht" omstreeks 1 October in dienst wordt gesteld en wordt aangewezen om in 1901 eene reis naar West-Indië te maken.

Hr. Ms. fregat „Koningin Emma der Nederlanden" wordt na binnenkomst uit Oost-Indië zoo spoedig mogelijk uit dienst gesteld.

Hr. Ms. korvet „Sommelsdijk" blijft in dienst in West-Indië gestationneerd.

Hr. Ms. flotille-vaartuig „Assahan" en Hr. Ms. opnemingsvaartuig „Van Doorn" zijn bestemd om na de oplevering zoo spoedig mogelijk naar Oost Indië te vertrekken.

Ten einde de aandacht te vestigen op de vermeerdering van *vermogen*, die voor *eenzelfde* snelheid, wegens het aangroeien van de huid noodig is, diene het navolgende staatje.

„Baden" en der kruisers „Kaiser", „Deutschland" en „König Wilhelm."

In de 3 eerste jaren na het septennaat moeten worden aangebouwd:

1. de schepen die uit de bestaande vlootwet werden geschrapt;

2. de vervangers der slagschepen „Sachsen", „Wurtemberg" en „Oldenburg."

In 1901—1906 worden dan 8 groote schepen, of 1.3 per jaar, tegen 3 per jaar van 1898—1900 aangebouwd.

Van 1907—1911, behoeft slechts één schip vervangen te worden, de „Kaiserin Augusta."

Van 1912—1917 vallen 18 groote schepen in de termen voor vervanging: 4 „Brandenburg"klasse, 8 „Siegfried"klasse en 6 groote kruisers. Daarbij komen nog 3 schepen als reserve, zoodat voor deze periode 21 schepen of $3^1/_2$ per jaar staan aangegeven.

Voor den aanbouw van het 8e eskader komt de periode 1904—1911 in aanmerking, daar de latere jaren reeds met $3^1/_2$ schip belast zijn. Met inbegrip van de 4 vervangers, hierboven genoemd en van 2 uit het septennaat zullen dus in dit tijdperk 24 schepen gebouwd worden.

Gedurende de 17 jaar wordt dus voorgesteld de aanbouw van 48 groote schepen. (*Mitth.*).

Volgens de nieuw aangenomen plannen, zal de Duitsche vloot in 1917 bestaan uit:

40 slagschepen, waarvan 6 in reserve blijven en de overigen in twee eskaders verdeeld zijn.
8 groote kruisers }
24 kleine „ } In acht gelijke groepen verdeeld.
96 groote torpedobooten }
12 groote kruisers voor buitenlandschen dienst, waarvan steeds twee in reserve zullen zijn.

De oudste torpedobooten **S 5** en **S 6** worden geschrapt uit de schepenlijst. De romp van de eerste zal als schijf dienst doen; de tweede als zoetwaterreservoir worden ingericht. (*Mitth.*).

Op de bij den hieronder volgenden staat aangegeven datums werden de **Krupp'sche pantserplaten** beproefd. De platen der beide eerste proeven waren gekozen uit de door den firma KRUPP te leveren platen voor den Japanschen gepantserden kruiser „Jakouma", in aanbouw op de werf „Vulkan" te Stettin, terwijl de laatste ook gekozen was uit een partij te leveren pantserplaten.

Bij de eerste proeven, waren de platen bevestigd op een ruggesteun van 60 cM. eikenhout, terwijl de derde plaat bevestigd was op ruggesteun van 2 × 30 cM. eikenhout, gesteund door ijzeren platen.

Machinegeweren. Omtrent de machinegeweren, die bij de Duitsche jagerbataljons bij wijze van proef zijn ingevoerd, worden lanzamerhand eenige bijzonderheden bekend.

Ze zijn vervaardigd naar het Maxim-type, hebben het kaliber der infanteriegeweren en worden gebruikt met de munitie dezer laatsten.

Bij snelvuur kunnen 600 schoten in de minuut worden afgegeven, maar er kan ook langzaam mede gevuurd worden, in welk geval 50 schoten per minuut worden gedaan.

De loop ligt, om het te heet worden te voorkomen, in een met water gevulden mantel.

De machinegeweren zijn voornamelijk bestemd om een klein begrensd deel van het terrein voortdurend onder vuur te nemen; ze zullen de artillerie in geen enkel opzicht vervangen, doch slechts tengevolge hunner vuursnelheid de werking van het infanterievuur verhoogen.

In het gevecht worden deze geweren door 2 man gedragen. Twee man dragen verder aan riemen ijzeren doozen (Behälter) van geringe hoogte, waarin zich kleine raderen bevinden waarom de patroonbanden gelegd zijn. Elk van deze banden bevat 250 patronen; de banden rollen bij het schieten met groote snelheid af.

Eén man is voldoende om het geweer te richten en te bedienen. (*Schw. Z. f. A. u. G.*, Jan. 1900).

Het nieuwe Duitsche infanteriegeweer? In de „Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten", afl. Jan. 1900 komt een bericht voor, waarin te velde getrokken wordt tegen de pers, die dikwijls spreekt over het **nieuwe geweer** der Duitsche infanterie.

Er is, zegt het blad, geen sprake van een nieuw wapen, maar slechts van wijzigingen in hetzelfde stelsel, terwijl ook kaliber en munitie onveranderd blijven.

De wijzigingen hebben betrekking op:

1e. een betere bescherming van den loop door een houten handbeschermer;

2e. een vizier, dat den schutter een ruimer gezichtsveld verschaft;

3e. een meer doelmatige inrichting van het magazijn, terwijl de houder bij het laden niet meer daarin gebracht wordt (Packetladung) maar buiten blijft (Ladestreifen);

4e. het aanbrengen van een veelhoekige bajonet aan de lade in plaats van zooals tot nu toe aan den loop.

Te oordeelen naar hetgeen het Schweizerische Zeitschrift für Artillerie und Genie in de aflevering Juni van het vorige jaar schreef, zou men daarentegen zeggen, dat de veranderingen van meer ingrijpenden aard zijn.

We lezen daarin namelijk:

De torpedojager „**Viper**", **die zooals bekend is voorzien is van stoomturbines**, heeft den 8en Januari zijn tweeden voorloopigen proeftocht gedaan op de gemeten mijl, waarbij een gemiddelde vaart van vier runs een snelheid van 34,8 mijl gaf. (*le Yacht*).

De voorloopige proeftochten met den torpedojager „**Viper**", die voorzien is van PARSON's stoomturbines, hebben aan de verwachtingen beantwoord en reeds een vaart van 32 mijl gegeven. Omtrent dit vaartuig werd medegedeeld dat de waterverplaatsing 325 ton is, dus bijna 8 maal zoo groot als die van de „Turbinia". Door de belangrijke gewichtsbesparing op de machines is het vermogen der ketels ongeveer 12°/0 grooter dan op de gewone torpedojagers, waardoor 10000 I.P.K. zullen kunnen ontwikkeld en de vaart van 35 mijl bereikt worden. In plaats van drie assen, elk met drie schroeven, zooals de „Turbinia" had, heeft de „Viper" 4 assen elk met twee schroeven. De turbines vormen twee stellen compound-machines, die aan bakboord en stuurboord zijn opgesteld. De buitenste assen schijnen door de H.D. turbines, de binnenste door de L.D. turbines gedreven te worden. Op elk van de beide laatste heeft men nog een kleine turbine voor de beweging achteruit, waarmee men een vaart van 16 mijl denkt te bereiken.

De utilisatie der machines schijnt aanvankelijk reeds beter te zijn dan die van de „Turbinia", hetgeen te verwachten was, omdat de vermeerdering van het vermogen en het vergrooten van de afmetingen der turbines een gunstigen invloed op de utilisatie hebben. Ook is de aanwending van turbines voor de voortstuwing van groote schepen door den heer PARSON in studie genomen. Hieronder volgen de afmetingen van een met deze machines ontworpen zeeschip, dat ondanks zijn groote vaart een belangrijk kleiner gedeelte van de waterverplaatsing voor de machines zal vereischen, dan soortgelijke schepen, voorzien van de tegenwoordige werktuigen:

Lengte tusschen de loodlijnen	183 M.
Grootste breedte	19 M.
Diepgang	8,5 M.
Waterverplaatsing	± 18000 ton.
Vaart	26 mijl.

Aan het gebruik van stoomturbines zijn de volgende voordeelen verbonden:

1°. *Ruimte- en gewichtsbesparing.* De machines van de „Turbinia" hebben ongeveer de helft van het gewicht van gewone machines onder soortgelijke omstandigheden. Bij groote schepen zal deze vermoedelijk niet zoo groot zijn, omdat de omwentelingssnelheid niet zoover zal kunnen worden opgevoerd.

2°. *Eenvoudigheid.* De behandeling der machines is zeer gemakkelijk en vereischt minder personeel.

De torpedokanonneerboot „**Speedwell**" van 735 ton, 3500 I.P.K. en 19 mijl, welke voorzien is van YARROW-waterpijpketels, deed een 30-uurs kolenproef, waarbij met 1288 I.P.K. een gemiddelde snelheid van 13,8 mijl werd bereikt; kolenverbruik 0,72 KG. per uur per I.P.K.

Het slagschip „**Canopus**" krijgt inrichtingen voor telegraphie zonder draad aan boord, alvorens het uit Portsmouth vertrekt om zich bij het Middellandsche zee-eskader te voegen.

(*Mitth.*).

De torpedojager „**Whiting**" bevindt zich tegenwoordig bij het Oost-Aziatische eskader, waar hij aan het slagschip „Centurion" als tender is toegevoegd. Deze torpedojager liep in 1896 van stapel, is voorzien van REED-ketels en kan met een vermogen van 5900 I.P.K. 30 mijl loopen. De afmetingen zijn 65,5 M. lengte, 6,3 M. breedte, 1,9 M. diepgang en 360 ton deplacement. Evenals bij alle Engelsche torpedojagers bestaat de bewapening uit één 7,5 en vijf 5,7 cM. snelvuurkanonnen en bovendien drie lanceerbuizen. (*Mitth.*).

De **turbine-torpedobooten** (voorzien van PARSON-turbines), die voor de Admiraliteit gebouwd worden, hebben ten naastenbij dezelfde afmetingen als de 30-mijls torpedojagers bij een eenigszins grooter deplacement. De ketels zijn breeder en moeten de machines in staat stellen onder normale omstandigheden 10000 I.P.K. te ontwikkelen in plaats van 6500 I.P.K. zooals eerst het plan was. Op elke zijde van de booten heeft men twee schroefassen, die respectievelijk door een hooge- en lage-drukturbine gedreven worden. Op elke der lage-drukturbine-assen is bovendien een kleine tegenturbine bevestigd voor het achteruitslaan. De ontworpen vaart bedraagt 35 mijl bij vooruit- en 15,5 mijl bij achteruitstoomen. Een dezer booten heeft haar voorloopige proeftochten begonnen en daarop reeds meer dan 32,5 mijl geloopen.

(*Mitth.*).

De **haven van Durban** is in den laatsten tijd zeer verbeterd. Vroeger konden slechts kleine schepen de baar voor de haven passeeren; tegenwoordig kunnen zelfs de grootste stoomers zonder gevaar de haven inloopen. De diepte op de baar werd op 8,2 M. gebracht. Korten tijd geleden werd op één dag door niet minder dan 18 schepen in de haven vertuid. Het ontschepen van troepen gaat zeer gemakkelijk. (*Mitth.*).

Bij het koleninnemen van het Kanaal-eskader werden de navolgende gemiddelde resultaten per uur verkregen: „**Majestic**" 129¼, „**Magnificent**" 123½, „**Prince George**" 121 en „**Resolution**" 87 ton. (*Mitth.*).

52 contre-torpilleurs
263 torpedobooten
38 onderzeesche booten. (*Marine Française*).

De vuurtorens en lichtschepen op de Fransche kust zullen alle van de noodige inrichtingen voor het seinen zonder draad voorzien worden.

ITALIË.

Het nieuwe slagschip van 8000 ton zal volgens proeven met het model 22 mijl moeten loopen. Het zal slechts bewapend worden met geschut van 20 en van 7.6 cM., met uitsluiting van 15 cM. (*Mitth.*).

De Begrooting voor Marine, die unaniem werd aangenomen, vraagt voor nieuwen aanbouw tot 1904, 24 millioen, en als buitengewone uitgaven gedurende 3 jaar 10 millioen; vervolgens in de 14 volgende jaren zal het jaarlijks toe te staan extra crediet tot 3 millioen worden teruggebracht. Hierdoor zal in 1904 Italië een vloot hebben van 20 pantserschepen en een aantal torpedojagers, groot genoeg tot verdediging der kusten. De vloot zal alsdan alle diensten kunnen verrichten, die men van haar verwachten kan. (*le Yacht*).

JAPAN.

De torpedojager „**Usuzumo**" van 275 ton, de zesde die bij THORNYCROFT gebouwd is, heeft den 23 Januari hare eerste proeftochten gedaan met 35 ton aan boord en een gemiddelde vaart van 30.6 mijl op de gemeten mijl en 30.37 mijl gedurende een tocht van 3 uur geloopen. (*le Yacht*).

De zesde topedojager bij YARROW in aanbouw, de „**Niji**", heeft een 3-uurs proeftocht van 31.15 mijl gemaakt en wordt gereed gemaakt tot vertrek naar Japan.

OOSTENRIJK—HONGARIJE.

Het Marinebudget voor 1900 bedraagt 41.250.000 fr. en bevat den bouw van een gep. kruiser van 7000 ton en de voltooiing der torpedokruisers „**Zenta**", „**Aspern**" en „**C**". Door een buitengewoon crediet zal de bouw van een pantserschip van 8430 ton worden aangevangen ter vervanging van de „Erzherzog Albrecht", waarvan de kosten 13.750.000 frs. zullen bedragen. De minister wenscht geen zeemogendheid van den 1sten rang van Oostenrijk te maken, doch ook niet te dalen tot beneden den 3en rang. Met de bestaande vloot zal juist de kust verdedigd kunnen worden, maar zal Oostenrijk nooit buitenslands tusschenbeide kunnen treden. (*le Yacht*).

toe gebouwde Am. slagschepen zijn. Zij zullen 14000 ton water verplaatsen, 19 mijl vaart loopen en met 2000 ton kolen in 't gunstigste geval 7000 mijl kunnen afleggen. Zij worden beschermd door KRUPP-pantser, doch hiervoor is slechts 300 doll. per ton toegestaan. Door evenwel KRUPP-pantser in plaats van geharveyiseerd pantser te nemen, werd 1000 ton aan pantsergewicht bezuinigd, dat nu voor andere doeleinden in aanmerking is gekomen.

Zij zullen weder evenals de „Kearsarge" en „Kentucky" 2 dubbeltorens krijgen, elk met II à 12 inch en II à 8 inch (rookloos buskruit). Voorts XII à 6 inch snelvuur in de breede zij.

Enkele leden hadden voorgesteld het dubbeltoren-systeem niet toe te passen, dus de kanonnen van 8 inch te laten vervallen en XVI à 6 inch in de breede zij te plaatsen, maar aangezien het Navy-Department zeide, vernomen te hebben, dat verschillende gouvernementen voornemens waren, ook tot het dubbeltoren-systeem over te gaan, is eerstgenoemde bewapening aangenomen.

Dit neemt niet weg dat Rear Adm. PHILIP HICHBORN, Chief Constructor U.S.N., in verband met deze beschikking in „The Independent" ernstig tegen dit systeem waarschuwt en nogmaals de verschillende er aan verbonden bezwaren opsomt. (Zie Marineblad X, pag. 455 en XI pag. 111; Army and Navy Journal 24—4—1897, Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten, Januar 1900 pag. 51).

Het totaal van het marine-budget 1900—1901 bedraagt 73.045.183 dollar, d. i. 24.537.187 hooger dan 't vorige jaar. De verhooging wordt voornamelijk veroorzaakt door het inrichten van werven en arsenalen op de verschillende marine-stations, aanbouw van een nieuwe marine-academie, benevens 23 mill. dollar voor nieuwen aanbouw.

De „Raleigh" en „Cincinnati" vorderen elk 500.000 dollar voor moderniseeren, terwijl de 3 bij Cavite gezonken Spaansche schepen „Isla de Cuba", „Isla de Luzon" en „Don Juan d'Austria", welke na voorloopig aldaar te zijn hersteld, onder eigen stoom naar Hongkong gebracht werden, aldaar grondig hersteld worden, waarna zij nog goed bruikbaar zullen zijn. De licht- en reparatiekosten bedragen per schip pl.m. 305.000 dollar, doch daar dergelijke schepen nieuw, zonder geschut pl.m. 610.000 dollar waard zijn, wordt hierdoor 50 % bespaard.

Uit een strategisch en taktisch oogpunt zullen de laatst toegestane slagschepen en kruisers met een houten gekoperde dubbeling voorzien worden. Evenzoo zal onbrandbaar hout overal toegepast worden en bijzondere opmerkzaamheid geschonken worden aan de brandbluschmiddelen. Zooveel mogelijk wordt electriciteit als beweegkracht aangewend. Een nieuw soort ankers zal worden ingevoerd om sneller ankerlichten mogelijk te maken.

Admiraal BEDFORD wil aan alle nieuw toegestane schepen torens boven elkaar opgesteld geven, zooals a/b „Kentucky" en

85 cM. in; op 900 M. respectievelijk 76 en 60 mM., op 1800 M. 53 en 42 mM., op 2700 M. 38 en en 31 mM.

Men heeft de proeven voortgezet met kanonnen van 100, 127, 152, 203, 254 en 305 mM., waarbij steeds grootere indringing in eerstgenoemde dan laatstgenoemde plaat werd verkregen; bij het kn. van 30.5 cM. werd een proj. van 385 KG. met een V_0 van 600 M. sec. verschoten en waren de indringingen voor de monding 545 en 427 mM., op 1800 M. 500 en 388 mM. en op 2700 M. 450 en 363 mM.

Steeds bleek het dat de KRUPP-plaat veel betere bescherming geeft. De prijs ervan is hooger, voor dezelfde kosten heeft men echter gelijke bescherming met veel gewichtsbesparing.

(*le Yacht*).

Op den 2den November is 8 mijl van het Camiguin-eiland, benoorden Luzon, op een onbekend rif, nabij het Font-eiland, de Amerikaansche kruiser „**Charleston**" vastgeloopen en verloren gegaan. De bemanning heeft het schip met de sloepen verlaten en na een nacht op 't Font-eiland doorgebracht te hebben, is zij zonder verdere onheilen naar Camiguin-eiland gegaan. Van hier uit is een officier met zes man per zeilsloep naar Manilla gegaan, waar de „Oregon" werd aangetroffen, die de kanonneerboot „Helena" naar Camiguin-eiland dirigeerde om de schipbreukelingen af te halen. De „Charleston" had bij volledige bemanning 300 koppen.

ZWEDEN.

Op de Marinebegrooting komen voor 15 millioen kronen voor 3 pantserschepen, type „**Dristigheben.**" Waterverpl. 3450 ton. Bewapening: II 21 cM., VI 15 cM. snelvuur.

Van de laatst gebouwde pantserschepen wordt ook het zware kaliber verminderd, het gemiddelde iets verhoogd. Hierbij golden de navolgende overwegingen:

1°. De snelv.-artillerie van gemiddeld kaliber is van onbetwistbaar belang in 't gevecht, voor zoover beschermd door pantser.

2°. De snelv.-artillerie van klein kaliber is van groote uitwerking tegen ongepantserde doelen en minder goed beschermde manschappen en geschut.

3°. Zware artillerie heeft gemiddeld minder trefferprocenten.

Deze verordening in de artillerie zal ook toegepast worden op de te moderniseeren pantserschepen „Svea", „Gotha" en „Thule."

In „le Yacht" van 20 Januari jl., n°. 1141, komt als hoofdartikel een stuk voor, getiteld „les Torpilleurs", dat den lezers van het „Marineblad" onder de aandacht wordt gebracht.

In het kort kunnen wij dit werk van den heer NYPELS ten zeerste ter lezing aanbevelen en spreken wij den wensch uit dat het iets moge bijdragen om Nederland, zij het geen geduchte tegenstander, dan toch een macht te maken waarmee in het Oosten rekening gehouden moet worden.

Nautisches-Technisches Wörterbuch der Marine. Deutsch, Italienisch, Franzosisch und English; herausgegeben von der Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens", bearbeitet von JULIUS HEINZ, k. u. k. Linienschiffs-Capitän D.R., Pola 1900. Preis 24 Mark.

Een zeer omvangrijk werk als supplement van het in 1883 verschenen woordenboek dat, geheel „up te date" zijnde, zal voldoen aan een bepaalde behoefte voor hen, die op de hoogte willende blijven van de vorderingen der Marine-techniek op elk gebied, hun toevlucht moeten nemen tot vreemde vaktijdschriften en daarin menigmaal zullen stuiten op de moeilijkheid om de juiste beteekenis te hechten aan technische termen en uitdrukkingen. Hoewel geen Nederlandsche vertaling gegeven is, zal de beteekenis in Fransch, Duitsch en Engelsch toch menigmaal veel licht kunnen verspreiden. De herziening van den Franschen en Engelschen tekst, respectievelijk door den Franschen schout-bij-nacht AUBRY DE NOÉ, geassisteerd door den luit. t/zee GERSPACH, en door den Engelschen admiraal TRACEY geven een waarborg voor de juistheid der vertaalde uitdrukkingen.

Met de uitgave van dit werk heeft de Redactie van de „Mittheilungen" den dank verdiend van allen die studie maken van Marine-aangelegenheden.

Ook een strijd voor Waarheid en Recht, door C. VREEDE, gep. Kapt.-Luit. ter zee, officier in de Oranje-Nassau-Orde. Amsterdam, VAN HOLKEMA & WARENDORF, 1899.

Eene verhandeling over zeetactiek, Materieel voor de vloot, door C. VREEDE, gep. Kapt.-Luit. ter zee, off. i. d. Orde van Oranje-Nassau.

Zal in de eerstvolgende aflevering worden besproken.

Aanteekeningen behoorende bij „De militaire wetten voor het krijgsvolk te water, bewerkt door C. J. BLOK, Officier van Administratie 1e kl. — Amsterdamsche Boek- en Steendrukkerij.

Bijdrage tot de kennis der getijden in de Noordzee, Noord-Hinder, door J. M. PHAFF, Luitenant ter zee. Kon. Ned. Meteorologisch Instituut. MOUTON & Co., 's-Hage.

Verkrijgb. bij de Gebrs. VAM CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.
Mededeelingen op zeevaartkundig gebied over Nederlandsch Oost-Indië, No. 17. — 's-Gravenhage, 1 Januari 1900.

No. 112. Eilanden en Vaarwaters beoosten Java. Blad II. 1 : 1.000.000. Groote correctiën 1899.
's-Gravenhage, Januari 1900. Prijs *f* 1.05.
Verkrijgb. bij de Gebrs. VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Hydrographisch Bericht (No. 3 van 1899).
Aanhangsel op „Besch. der Ned. Zeeg.", dl. II., Brouwershaven, Vere en Zierikzee.
Verkrijgb. bij de Gebrs. VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

No. 225. **Noordzee.** Zuidelijk gedeelte. Blad I. 1897. Groote correctiën 1900. — 's-Gravenhage, Februari 1900. Prijs *f* 1.90.
Verkrijgb. bij de Gebrs. VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.

Circulaires voor de Zeemacht.

D.
191. Levering van steenkolen in verschillende buitenl. havens. Overeenkomst tusschen den minister van Marine en den heer PH. MARCELLA te Rotterdam, omtrent het aanvullen van den kolenvoorraad door Ned. oorlogsschepen in verschillende havens, bij bepaalde leveranciers en tegen vooruit vastgestelden prijs.

Adelborst der 1e kl. J. A. E. Schenck de Jong, op folio van Luit. ter zee der 2e klasse.
Off. v. gez. der 1e kl. M. M. Jung.
Off. v. adm. der 2e kl. J. H. Dijkman, tot herstel van gezondheid met verblijf te Soekaboemi.
„ P. Kempen.
Luit. t. z. der 2e kl. F. K. J. Heringa, sedert 16 April 1899 met éénjarig verlof tot het waarnemen van een betrekking in Oost-Indië buiten het zeewezen.

Koning der Nederlanden.

Kapt.-Luit. t. z. J. C. Cramer, Commandant en eerstaanwezend Zeeofficier ter reede Soerabaia, chef van den marinestaf.
„ J. M. Noorduijn, in afwachting dat over hem zal worden beschikt.
Luit. t. z. der 1e kl. A. Gelderman, Commandant van Hr. Ms. vischtorpedoboot „Cerberus".
„ J. T. van Slooten, 1e officier.
„ W. Houwing, heeft vergunning om te repatriëeren.
„ P. J. Serlé, Idem.
„ K. J. Karseboom, onder-equipagemeester aan het Marine-etablissement.
„ S. F. Nolst Trenité, belast met stafwerkzaamheden.
„ A. H. baron v. Heerdt tot Eversberg.
Luit. t. z. der 2e kl. C. A. Fock.
„ L. Hamming.
„ E. L. F. Bolomey, belast met de opleiding van inlandsche matrozen L. en R.
„ J. A. Bland van den Berg, heeft vergunning om te repatriëeren.
„ C. M. Schaeffer.
Adelborst der 1e kl. J. H. Holtappel, op folio van Luitenant ter zee der 2e klasse.
Kapt. der Mariniers D. G. Vreedenberg, belast met stafwerkzaamheden.
1e Luit. der Mariniers J. G. Gruschke, bestemd voor Hr. Ms. pantserdekschip „Koningin Wilhelmina der Nederlanden".
Off. v. gez. der 1e kl. Dr. C. Th. Humme, belast met stafwerkzaamheden.
„ der 2e kl. L. A. C. van Wely, heeft vergunning om te repatriëeren.
Off. van adm. 1e kl. D. G. Krol van der Hoek, belast met stafwerkzaamheden.
„ 1e kl. A. M. Post Uiterweer.

Off. v. gez. der 1e kl.	W. M. Mertens.
Off. v. adm. der 1e kl.	C. V. Veldman.
Adj. administrateur	H. B. van Dam.
Off.-Mach. der 2e kl.	J. F. P. Nuboer.
„	B. H. Harinck.

Friesland (vertoeft in Delagoa-baai).

Kapitein ter zee	W. Römer, Commandant.
Kapt.-Luit. ter zee	F. C. E. L. Koster, 1e officier.
Luit. t. z. der 1e kl.	J. S. F. Gallay.
Luit. t. z. der 2e kl.	H. G. Surie, op folio van Luitenant ter zee der 1e klasse.
„	H. E. baron van Asbeck.
„	J. P. F. Pool.
„	Jhr. H. H. Roëll.
„	J. H. Commijs.
Adelborst der 1e kl.	C. H. de Goeje.
„	W. C. Bijl de Vroe.
„	A. Vos.
„	O. Bender.
„	E. R. Schultz.
„	J. W. J. baron van Haersolte.
„	W. C. Canters.
Off. v. gez. der 1e kl.	J. F. Brust.
„ der 2e kl.	Dr. F. W. Wissel.
1e Luit. d. Mariniers	J. van Haaften.
Off. v. adm. der 1e kl.	F. H. A. van der Brugh.
Adj. administrateur	M. Meinesz.
Off.-Mach. der 2e kl.	J. A. Schell.
„	A. van Aanholt.

Piet Hein.

Kapitein ter zee	P. F. H. Volcke, Commandant.
Luit. t. z. der 1e kl.	H. A. Schoonhoven, 1e officier.
Luit. t. z. der 2e kl.	J. A. van Hooff.
„	O. H. van Persijn.
„	L. T. van Heusden, tijdelijk gedetacheerd aan boord van de „Sumatra".
„	A. E. Matthijsen.
Adelborst der 1e kl.	J. C. Johanknegt, op folio van Luitenant ter zee der 2e klasse.
„	H. J. Hartkamp.
„	J. C. P. Eeftinck Schattenkerk.
„	E. J. Langelaan.
„	H. C. Louwerse.
Off. v. gez. der 1e kl.	G. A. J. van der Sande.
Off. v. adm. der 2e kl.	J. Berkelbach van den Sprenkel.
Adj. administrateur	J. K. W. Franssen.
Off.-Mach. d. 2e kl.	J. Houtsmuller.

Luit. t. z. der 2e kl.	Ph. de Kanter.
Adelborst der 1e kl.	H. P. Prillevitz, op folio van Luitenant ter zee der 2e klasse.
Off. v. gez. der 1e kl.	H. C. Tamson.
Off. v. adm. der 2e kl.	G. W. Erfmann.

Bali.

Kapitein ter zee	L. A. H. Lamie, Commandant der Atjeh-divisie, tevens tijdelijk commandeerend officier van de „Bali".
Luit. t. z. der 2e kl.	—
"	P. te Veltrup, 1e officier, tevens adjudant van den commandant der Atjeh-divisie.
"	C. F. Kruisinga.
"	R. L. Dijkhuis.
"	C. R. F. Tollenaar.
Off. v. gez. der 1e kl.	Dr. J. Bijl.
Off. v. adm. der 1e kl.	W. Baerts.
Off-Mach. der 2e kl.	A. Hardenberg.

Lombok.

Luit. t. z. der 1e kl.	G. L. Goedhart, Commandant.
Luit. t. z. der 2e kl.	J. C. Stam, oudste officier.
"	R. P. C. Spengler.
"	A. M. van Roosendaal.
"	W. Bosch.
Off. v. gez. der 2e kl.	A. Spanjaard.
Off. v. adm. der 2e kl.	K. van der Heiden.

Nias.

Luit. t. z. der 1e kl.	A. M. P. C. van de Laar, Commandant.
Luit. t. z. der 2e kl.	F. L. Rambonnet, oudste officier.
"	H. L. A. M. Camp, heeft vergunning om te repatrieeren.
"	C. D. Julius.
"	E. A. W. van Riemsdijk.
Off. v. gez. der 2e kl.	B. van Utteren.
Off. v. adm. der 2e kl.	J. P. Zurmühlen.

Mataram.

Luit. t. z. der 1e kl.	W. van Voss, Commandant, heeft vergunning om te repatrieeren.
"	G. Fabius, bestemd voor commandant, wordt uit Nederland per „Oengaran" verwacht.
Luit. t. z. der 2e kl.	A. A. Visser, oudste officier, heeft vergunning om te repatrieeren.
"	A. J. M. Nolet, bestemd voor oudsten officier, wordt uit Nederland per „Koningin Regentes" verwacht.

Off. v. adm. 2e kl. C. Valkenburg.

Flores.

Luit. t. z. der 1e kl.	P. H. Brocx, Commandant.
Luit. t. z. der 2e kl.	C. Witsen Elias, oudste officier.
„	—
Adelborst der 1e kl.	N. J. van Laar, op folio van Luitenant ter zee der 2e klasse.
Off. v. gez. der 2e kl.	L. van Lissa.
Off. v. adm. der 2e kl.	J. H. Ruijgrok.

Macasser.

Luit. t. z. der 1e kl.	H. T. Hoven, Commandant.
Luit. t. z. der 2e kl.	P. C. Coops, oudste officier.
„	J. J. de Vries.
„	J. H. G. Kremer.
„	A. F. L. Troll.
„	J. C. Brandt Corstius.
Off. v. gez. der 2e kl.	F. J. Broers.
Off. v. adm. der 2e kl.	W. Obbes.

Van Gogh.

Luit. t. z. der 1e kl.	J. P. M. Kluit, Commandant.
Luit. t. z. der 2e kl.	L. H. G. Krol, oudste officier.
„	H. van der Slooten.
„	P. Kruijs.
„	F. H. Staverman.
Off. v. gez. der 2e kl.	H. Kruijne, is bestemd voor Hr. Ms. „Koningin Emma der Nederlanden".
Off. v. adm. der 2e kl.	D. Peereboom Voller.

Siboga (diepzee-expeditie).

Luit. t. z. der 1e kl.	G. F. Tijdeman, Commandant.
Luit. t. z. der 2e kl.	H. J. Boldingh, oudste officier.
„	C. E. Hoorens van Heijningen.

angen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
t.-luit. t. z.	W. M. P. Kluit	W/s. Helvoet	non-actief	27 Dec.
id.	R. Reinders	non-actief	W/s. Helvoet.	„
. t. z. 1e kl.	P. H. Brocx	bevorderd tot kapt.-luit. ter zee.		1 Jan.
id. 2e „	J. F. Nijland	bevorderd tot luit. t. z. 1e kl.		„
id.	H. de Booij	off.v.pol. Kon. instit.	non-actief	9 „
id.	M. Schoo	non actief	off.v.pol. Kon. instit.	„
id.	J. B. M. ten Bosch	eskader O.-I.	non-actief	11 Dec.
mach.2e kl.	J. H. Gijzen	bevorderd tot off.-mach. 1e kl.		16 Jan.

(1900

In de maand Januari 1900.

angen:	*Namen:*	*Van:*	*Op:*	*Met:*
r.adm.2e kl.	H. D. Rubenkoning	eskader O.-I.	non-actief	21Dec.'99
t.-luit. t. z.	A. H. Hoekwater	id.	id.	23 „
ient.	J. H. Stork	benoemd tot off. v. gez. 2e kl.		1 Jan.
r.adm. 2e kl.	W. A. Rotteveel	op zijn verz. eerv. uit den zeedienst ontslagen		16 Febr.
. t. z. 2e „	L. Kloos	eskader O.-I.	non-actief	14Nov.'99
id.	W. Lam	ged. norm. schiets.	id.	15 Jan.
id.	F. H. A. Greve	id.	id.	15 „
v. gez. 1e kl.	Dr. P. Broekhoff Jzn.	Zeeland	id.	12 „
id.	W. A. Stark	Wachts. W/o.	Zeeland	„
id. 2e „	H. O. C. Bloemink.	Dolfijn	Wachts. W/o.	„
id.	A. C. F. R. Ockerse.	non-actief	Dolfijn	„
r.adm.2e „	H. J. J. Renier	op zijn verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen		16 „
t.-luit. t. z.	D. A. Kraijenhoff van de Leur	gepensionneerd		„
. t. z. 1e kl.	A. L. Boelen	bevorderd tot kapt.-luit. ter zee		„
id. 2e „	J. A. Kool	„ „ luit. t. z. 1e kl.		„
id.	P. M. A. Bogaert	Wachts. W/o.	non-actief	12 „
id.	R. van Leent.	eskader O.-I.	id.	26Dec.'99
v. gez. 2e „	J. de Hoop	hospitaal W/o.	id.	26 Jan.
id. 2e „	J. H. Stork	non-actief	hospitaal W/o.	26 Jan.
r.adm.2e „	E. A. van Wely	id.	Wachts. W/o.	16 „
-administr.	E. Verhaaf	eskader O.-I.	non-actief	6 „
. t. z. 2e kl.	H. B. L. Braam	bevorderd tot off. v. adm. 2e kl.		16 „
id.	R. W. Hartman	Bellona	non-actief	1 Febr.
id.	W. J. Tijl	Isala	Bellona	1 „
id.	J. Hofstede	non-actief	Isala	1 „
id.	W. B. K. Boom	eskader O.-I.	non-actief	3 Jan.
id.	F. van Manen	op zijn verzoek eerv. uit den zeedienst ontslagen		1 Febr.
id.	W. M. K. B. v. Idsinga	eskader O.-I.	non-actief	14 Jan.
id.	S. van Lennep	non-actief	W/s. Helvoet.	1 Febr.[1])
id. 1e „	F. Pinke	non-actief bestemd voor O.-I.		3 Febr.[2])
id.	G. van Hulstijn	Kortenaer	Wachts. W/o.	1 „

1) Op folio 1e kl. — 2) Vertrok op 8 Febr. 1900 naar O ˉt het stoomschip iscs Amalia".

mr Be.

